

República Oriental del Uruguay



114
UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE INGENIERÍA
DEPARTAMENTO DE DOCUMENTACIÓN
Y BIBLIOTECA
MONTEVIDEO - URUGUAY

Ministerio de Industrias y Trabajo
Comisión de Gasógenos

Primer Concurso Nacional de Gasógenos



MONTEVIDEO
1945

República Oriental del Uruguay

UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE INGENIERIA
DEPARTAMENTO DE DOCUMENTACION
Y BIBLIOTECA
MONTEVIDEO - URUGUAY



Ministerio de Industrias y Trabajo
Comisión de Gasógenos

Primer Concurso Nacional de Gasógenos



MONTEVIDEO

1945



El presente memorandum sintetiza los resultados del PRIMER CONCURSO NACIONAL DE GASOGENOS y reseña las actividades de la Comisión Permanente de Gasógenos, ampliada en la forma dispuesta por decreto del Poder Ejecutivo de 5 de Noviembre de 1943.

Esta Comisión entiende que las exitosas comprobaciones realizadas durante el Concurso sobre el eficaz comportamiento de los autogasógenos —tanto en vehículos de carga como de pasajeros— justifican su divulgación en este folleto, que contiene, a más de numerosas referencias sobre la organización y ejecución de las Pruebas, todos los datos técnicos que sirvieron de base a la Clasificación General de los Concursantes, y las conclusiones a que llegó esta Comisión sobre el resultado del Concurso y el posible aprovechamiento del autogasógeno como medio de transporte económico en épocas normales.

Esta Comisión se complace en destacar que esta publicación se realiza en virtud del apoyo financiero recibido del Ministerio de Industrias y de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

Montevideo, Abril de 1945

Memorandum sobre el Primer Concurso Nacional de Gasógenos

Organización, Realización, Resultados y Conclusiones

I. — ANTECEDENTES

El uso del gasógeno había sido ensayado ya en varias oportunidades por particulares y también por entidades oficiales (Instituto de Química Industrial, etc.); pero estos ensayos no llegaron nunca a generalizar su uso, por circunstancias adversas, ajenas a los resultados de los mismos. Es recién después de estallar la guerra y cuando empieza a verse la necesidad de restringir el consumo de los combustibles líquidos, que se piensa seriamente en la utilización de los gasógenos.

El Poder Ejecutivo, ante la importancia del problema de la escasez de los combustibles líquidos motivada por la limitación de barcos tanques, encomendó a la Ancap, por decreto del 29 de junio de 1942, el estudio de los problemas relacionados con la utilización del gasógeno y una reglamentación para la fabricación de los mismos. La Ancap no escatimó esfuerzos para cumplir esa tarea, y tan sólo tres meses después se encontraba ya brindando asesoramiento técnico a los interesados, suministrándoles planos y transmitiéndoles la experiencia recogida en otros países y la suya propia.

Más adelante, al aceptarse el proyecto de reglamentación presentado por la Ancap al Poder Ejecutivo, el que fué promulgado el 14 de mayo de 1943, se creó la Comisión Permanente de Gasógenos, con el fin de coordinar las actividades encomendadas a la Dirección G. de Asuntos Económicos (contralor y fomento económico) y a la Ancap (estudio técnico y propaganda).

El apoyo oficial fué pues de gran amplitud, abarcando los siguientes puntos:

1º—Créditos para la instalación de gasógenos, por el costo total del equipo y su colocación; a cargo de la Ancap y el Banco de la República.

2º—Suministro de certificados de necesidad para la adquisición de chapa y materiales; a cargo de la Dirección de Asuntos Económicos.

3º—Estudio técnico, contralor de la produc-

ción, asesoramiento completo a los fabricantes, mediante venta de planos, instrucciones, exposiciones, etc.; conocimientos a los usuarios, mediante conferencias, clases para choferes; a cargo de la Ancap.

4º—Suministro de carbón apropiado y servicio de limpieza, en las estaciones de servicio de la Ancap en Montevideo, y por intermedio de las agencias de la misma, en el interior del país.

Esta intensa labor y el interés demostrado por los particulares hicieron posible que a fines de 1943 hubiera 3.000 vehículos accionados a gasógeno en el Uruguay. Esta cifra, aunque importante, no bastaba para compensar los intensos racionamientos en el movimiento de los vehículos automotores, y es así que había aún una paralización grande, motivada por dos causas: a) Que se suponía próximo el fin de la guerra y se pensaba que no era posible la amortización del gasógeno en pocos meses. b) Que no se tenía plena confianza en este tipo de propulsión, el que —como es lógico— tenía sus detractores, especialmente entre los que habían fracasado por falta de conocimientos o de combustible adecuado, o entre los que poseían buenas fuentes de ingreso mediante la explotación del mercado negro.

II. — IDEA DEL CONCURSO

Evidentemente, había llegado el momento de contrarrestar la mala propaganda, para evitar que se paralizara la implantación del gasógeno, y es del seno de la Sección Uruguaya del Instituto Sudamericano del Petróleo que surgió la idea de realizar un concurso de gasógenos, como forma de demostrar a todo el país las bondades del mismo y extirpar con la evidencia la creencia de que los resultados del gasógeno eran mediocres.

Haciéndose eco de esa iniciativa, el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Industrias y Trabajo, encomendó a la Comisión Permanente de Gasógenos la organización de una prueba de largo recorrido por el interior de la república, pa-

la llevar a todas las localidades del país, en una forma objetiva, el convencimiento de que el gasógeno es una realidad de resultados excelentes. Al mismo tiempo, se amplió el número de miembros de la Comisión P. de Gasógenos, con delegados de distintos organismos, quedando constituida la Comisión en la siguiente forma:

Presidente:

Ing^o. Félix de Medina (Facultad de Ingeniería).

" **Ernesto S. Pelufo** (Ancap)

" **Adolfo Cardoso Guani** (Dirección de Industrias).

Sr. Jorge Ferreira (Dirección Gral. de Asuntos Económicos).

Cnel. (R.) Tydeo Larre Borges (I.S.A.P.)

Ing^o. Agr^o. Arturo Guarino Fiecher (Ministerio Ganadería y Agricultura).

" **Ildefonso Pérez Brignoni** (Ministerio de Industrias y Trabajo).

" **Juan J. Bellini** (Ministerio de Obras Públicas)

" **Pedro Maisonnave** (A.N.C.A.P.)

" **Mario Coppetti** (Automóvil Club del Uruguay).

Sr. Pedro Laures (Automóvil Club del Uruguay).

Sr. Luis Fraga (Centro Automovilista del Uruguay).

Sr. Carlos Palma (Centro Automovilista del Uruguay).

Secretario de Comisiones del Minist. de Industrias:
Señor Radamés Ayala Bonilla.

III.—ORGANIZACION DEL CONCURSO

La Comisión de Gasógenos así ampliada comenzó de inmediato los trabajos preparatorios del concurso, estudiando preliminarmente cada punto y planeando la realización de la prueba sin apartarse de la idea de realizar un verdadero concurso, para el que se confeccionaron las bases y reglamento que se transcriben a continuación.

B A S E S G E N E R A L E S

ARTICULO 1º—La Comisión de Gasógenos del Ministerio de Industrias y Trabajo, en cumplimiento del decreto del Poder Ejecutivo de fecha 5 de noviembre de 1943, organiza un Concurso de Gasógenos aplicados a vehículos automotores, entre equipos aprobados oficialmente (decreto del Poder Ejecutivo del 14 de mayo de 1943).

ART. 2º—Los competidores y sus representantes, así como el personal que intervenga en los ensayos y concurso, deberán ajustarse en todo momento a las órdenes impartidas por la Comisión, a las disposiciones de las presentes bases y reglamento y a las condiciones establecidas para la realización de la prueba.

ART. 3º—Para el perfecto control de la prueba

se irá sobre cada vehículo un fiscal que se cambiará cada media etapa y que suministrará a la Comisión los datos necesarios para la clasificación.

ART. 4º—Se subdividirá la prueba en dos categorías de vehículos: autos y camiones, exigiéndoles a los mismos distintos promedios, según se detalla en la hoja de ruta respectiva.

Los vehículos oficiales que intervengan en la prueba sólo tienen derecho a premios consistentes en medallas o diplomas; es decir que todo concursante oficial que se clasifique en algún puesto con derecho a premio sólo recibirá los de carácter honorífico, quedando los premios en dinero exclusivamente para los concursantes particulares que le sigan en la clasificación general.

ART. 5º—En cada categoría habrá tres premios de \$ 1.000.—, \$ 600.— y \$ 400.— respectivamente, para los que ocupen los 1º, 2º y 3.er puesto en la clasificación general.

El Estado, por intermedio de sus organismos oficiales estudiará la posibilidad de adquirir a los fabricantes cuyos gasógenos hayan finalizado 1º y 2º en la clasificación general, 15 y 10 gasógenos respectivamente, por cada categoría. (Es decir que si el mismo fabricante ganara el primer premio en las dos categorías, se le adquirirían 30 gasógenos). A los efectos de la adjudicación de este premio se exigirá como condición la construcción de esos gasógenos en el país, en el plazo que estipule el contratante.

Se estipularán premios para los mejor clasificados de cada etapa, utilizando para ello parte de las donaciones que hicieren las Intendencias y Juntas Locales del Interior.

Asimismo se tratará de instituir premios para todos los participantes que lleguen a cumplir la prueba en condiciones reglamentarias.

ART. 6º—La Comisión está facultada para declarar desiertos cualesquiera de los premios mencionados en el Artículo 5º, cuando el puntaje en contra pase de 500.

ART. 7º—La Comisión no es responsable en ningún caso por el daño y perjuicios que pudieran producirse en los equipos y personas concurrentes, ni en los que éstos pudieran producir a terceros.

B A S E S T E C N I C A S

ARTICULO 8º—Sólo podrán intervenir en el concurso los gasógenos cuyo fabricante haya cumplido con los términos del Decreto del 14 de mayo de 1943 sobre Reglamentación de Gasógenos, lo que se comprobará con el Certificado Provisorio de Aprobación de Planos expedido por la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, y que esté de acuerdo con los planos y modificaciones declarados por cada fabricante.

La Comisión Técnica podrá permitir ligeras modificaciones que sean declaradas por los fabricantes antes de la carrera, por escrito, debiendo éste

ser claro y acompañado de croquis, si es posible.

La Comisión Técnica permitirá la intervención de equipos de construcción extranjera siempre que se presenten con el plano y memoria descriptiva completa sobre los mismos.

Cuando se compruebe que alguno de los equipos de gasógeno que intervinieron en la prueba no está de acuerdo con las modificaciones declaradas por el fabricante, será descalificado.

ART. 9º.—La Comisión suministrará (sin cargo para los concurrentes) en todo el desarrollo de la prueba de regularidad, el carbón de leña necesario para el accionamiento de los gasógenos, debidamente envasado y precintado. Este carbón de leña será de una sola clase, siendo su análisis aproximado el siguiente:

Humedad total	6	%
Materias volátiles	15	% (x)
Cenizas	5.5	% (x)
Carbono fijo	79.5	% (x)
(x) Expresado en carbono seco		

Composición granulométrica:

Retenido en el tamiz de 40 mm. ...	0	%
" " " " " 30 " ...	10	%
" " " " " 20 " ...	60	%
" " " " " 10 " ...	25	%
" " " " " 6 " ...	4	%
Inferior a 6 mm.	1	%

Para los generadores a leña se utilizará leña natural de una sola clase, de tipo corriente, la que debe ser sujeta a la aprobación de la Comisión.

ART. 10.—Los vehículos que intervengan no llevarán carburador de nafta y sus tanques serán vaciados y precintados, no permitiéndose tampoco llevar ningún otro recipiente con combustible de ninguna clase, ni utilizarlo en ninguna forma para alimentar el motor.

Para el encendido se utilizará aspirador o soplador accionado por la batería, no permitiéndose el uso de nafta tampoco para los arranques.

El combustible para el encendido de los hisopos será proporcionado por la Comisión en cada partida.

ART. 11.—Para la clasificación general de la prueba se tendrá en cuenta, no solamente el cumplimiento de los tiempos reglamentarios del recorrido de las etapas, sino también:

- a) El consumo de combustible por kilómetro recorrido. El puntaje correspondiente a estos factores se expresa en la parte sobre el puntaje para la clasificación general, que está más adelante.
- b) El número de limpiezas necesarias a los filtros, así como el tiempo demorado en ellas.
- c) Otras limpiezas, como ser: extracción de la ceniza de ciclones, extracción de escorias, revisión de los filtros de aceite, etc.
- d) El tiempo para la puesta en marcha con el

equipo apagado o encendido insuficientemente.

- e) La simplicidad, accesibilidad, seguridad, duración y fácil control del equipo.
- f) El costo del equipo instalado, declarado por el fabricante por escrito y en sobre cerrado y lacrado, a los efectos de la adjudicación del premio consistente en la compra de los quince o diez gasógenos mencionada en el Art. 5º.
- g) El modelo del coche o camión.
- h) Finalmente, el estado del gasógeno y motor al finalizar la prueba; todo esto de acuerdo a los puntajes expresados en la parte de clasificación general.

REGLAMENTO Y CONDICIONES PARA LA REALIZACION DE LA PRUEBA

ARTICULO 12.—Pruebas eliminatorias.

Los equipos sometidos a estas pruebas deberán satisfacer, además de las establecidas en las bases generales y técnicas, las siguientes condiciones:

a) —Los autos llevarán carrocería completa standard, para 5 pasajeros, con parachoques, auxiliar, etc. Irán cargados con el conductor, un acompañante, un fiscal y otro pasajero o, en su defecto, una bolsa de 75 kilos.

Los camiones, correctamente equipados con uno o dos auxiliares, irán cargados con el conductor, el acompañante, el fiscal y una carga en toneladas aproximadamente igual a la mitad de la que determina la fábrica. Esta carga será fijada por la Comisión.

b) —Se exigirá un recorrido de 100 a 200 kilómetros sobre el circuito que indicará oportunamente la Comisión, debiéndose marcar como promedio en el mismo, 35 kilómetros por hora para los camiones cargados en las condiciones establecidas en el inciso a), y 55 kilómetros por hora en los autos cargados como se especifica en el mismo inciso.

c) —Los vehículos que cumplieran con lo establecido en los incisos a) y b) serán inspeccionados por la Comisión, y, en el caso de que hubiera más de 15 autos y 15 camiones clasificados —excluyendo los oficiales— la Comisión los someterá a una prueba de selección consistente en el encendido del gasógeno y recorrido de un kilómetro a continuación; se seleccionará a los que empleen menos tiempo total para ambas operaciones.

Podrá tener asimismo en cuenta el número de coches o camiones de cada categoría que los fabricantes hayan instalado y registrado.

Asimismo, si se clasifican dos o más coches o camiones (separadamente) equipados con gasógenos de un mismo fabricante, la Comisión decidirá si se acepta más de un auto o camión del mismo fabricante.

ART. 13. — Prueba de regularidad.

a) — Sólo podrán intervenir los vehículos oficiales que hayan cumplido con éxito la prueba eliminatoria y los particulares que, después de cumplir con éxito la prueba eliminatoria, hayan sido aceptados para intervenir por la Comisión, según lo establecido en el inciso c) del Art. 12 (prueba eliminatoria).

b) — El recorrido se hará de acuerdo al plano de rutas que se publicará oportunamente y a lo establecido en el itinerario respectivo. Será en ocho etapas, dividida cada una en dos partes.

c) — Al comenzar la prueba los gasógenos serán cargados y encendidos en presencia de la Comisión. Al finalizar cada etapa los vehículos quedarán bajo custodia policial o militar. Las reparaciones y limpiezas serán permitidas solamente una hora antes de la largada y se harán bajo el contralor de la Comisión, o sus fiscales.

d) — Los Fiscales contralorarán cada carga, recarga, cambio de carbón y limpieza inherentes a la conservación del gasógeno. No se permitirá destapar el block motor durante todo el recorrido de la prueba.

Los filtros de género serán marcados, a efectos de controlar los cambios, y serán verificados cada vez que se pongan o se saquen, por el Fiscal de Turno.

Se descontarán los tiempos necesarios para todas las reparaciones, hasta un máximo de una hora por cada media etapa, exceptuándose de este proceder las reparaciones que se refieran al gasógeno, caños de conducción de gas y bujías, para las cuales no se descontará tiempo alguno ni se permitirá que sean hechas durante el tiempo que duren las otras reparaciones.

e) — Al finalizar la prueba se inspeccionarán el gasógeno, las bujías y el motor, con vistas a la clasificación general, como está estipulado más adelante.

ART. 14. — Disposiciones varias.

Los interesados en la prueba deberán inscribirse en la Oficina de Gasógenos de la ANCAP, calle Juncal 1393; Automóvil Club del Uruguay, Pza. Cagancha 1356 o C. Automovilista del Uruguay 18 de Julio N° 2266, llenando para ese efecto los formularios respectivos, que están a disposición de los interesados en las mencionadas oficinas. El plazo de inscripción vence el 10 de Abril de 1944.

Para los corredores radicados en campaña se permitirá la inscripción por carta certificada y giro telegráfico al Automóvil Club o Centro Automovilista, siempre que lleguen los formularios respectivos y los giros antes de la citada fecha.

ART. 15. — Para seriedad de la inscripción se exigirá un depósito de \$ 50,00 a los coches y \$ 30,00 a los camiones, el que será devuelto después de la eliminatoria a todos los concursantes que sean eliminados por la Comisión, y después de la prueba de regularidad solamente a los concursantes que hayan intervenido en el to-

tal desarrollo de la misma, salvo casos de fuerza mayor debidamente atestiguados por el fiscal de turno. Los concursantes que fueren descalificados, según lo expuesto en el artículo 17, perderán todo derecho al depósito entregado para la inscripción.

ART. 16. — La Comisión podrá demorar o suspender la largada de cualquiera de las etapas, modificando el recorrido de la misma si le pareciera prudente a raíz del estado del tiempo o de los caminos.

Asimismo podrá neutralizar la prueba en zonas que ofrecieran dificultades muy grandes para el normal desarrollo de la misma.

Igualmente podrá tomar toda otra medida que juzgue conveniente para el normal desarrollo de la prueba.

ART. 17. — Todo competidor está obligado a observar las disposiciones nacionales o municipales sobre el tránsito en carreteras, caminos y calles. Asimismo está obligado a ceder paso de inmediato a otros competidores, cuando se lo soliciten con bocina o faros. Los fiscales de cada vehículo serán los encargados de controlar este proceder.

El que choque a otro, o sea causante de un accidente quedará eliminado.

Será descalificado todo competidor que se aparte del camino establecido o deje de presentarse a los controles correspondientes.

Se aplicará la misma pena a los que violen las disposiciones del presente reglamento o falten al respeto a las personas que tienen a su cargo la fiscalización de la prueba.

ART. 18. — Contralor de la carrera.

Las horas de largada y llegada serán determinadas por controles fijos y anotadas también por el fiscal en la cuaderneta respectiva. Habrá controles a firma que serán indicados en la hoja de ruta o podrán ser resueltos por la Comisión, sin necesidad de que los conozcan previamente los corredores, utilizándose para este fin las señales correspondientes. Podrá haber controles de posición y pesaje en balanzas, siempre que así se disponga.

El fiscal y la Comisión llevarán cuenta de cada entrega de carbón. Los valores acumulados servirán para calcular el promedio de consumo.

ART. 19. — Señales con banderas.

Durante el transcurso de la prueba los corredores deberán prestar atención a las siguientes señales que les pueden hacer los controles respectivos:

Bandera amarilla:	Precaución
" roja:	Detención inmediata
" verde:	Vía libre
" azul:	Conserve su mano
" a cuadros blca. y neg.	Señal de llegada o largada

ART. 20. —Cada coche deberá llevar pintado en ambos lados y en el frente un número de color blanco que le será indicado por la Comisión. El tamaño de este número no será menor de 50 cm.

PUNTAJE A TENERSE EN CUENTA PARA LA CLASIFICACION GENERAL

ARTICULO. 21. —Puntaje por la falta de regularidad o diferencia con los promedios establecidos en la hoja de ruta repartida por la Comisión a cada competidor y en la que se indicarán los promedios de velocidad a exigirse en cada media etapa:

a) **Automóviles.** - Por los atrasos que tenga un competidor al llegar al control de firma y hora sobre el tiempo exacto que se deduce de la velocidad media establecida para cada media etapa y de las distancias kilométricas fijadas por la Comisión y a las cuales deberán atenerse estricta y exclusivamente los concursantes, se le penará con un punto en contra por cada 20 segundos de retraso. (Las fracciones menores de 20 segundos se computarán favorables a los concursantes, es decir que los descuentos se harán efectivos cada 20 segundos terminados).

También se aplicarán penas a los que lleguen con más de cinco minutos de anticipación con respecto a la hora establecida, a razón de un punto por cada tres minutos antes, de los cinco minutos citados.

b) **Camiones.** - Con análoga disposición que para los automóviles, se computará un punto en contra por cada minuto de retraso sobre el tiempo establecido para cada media etapa y un punto en contra por cada cinco minutos de adelanto en el tiempo establecido para la media etapa, a contar desde los cinco minutos de anticipación tolerados.

ART. 22. —Consumo de combustible.

Como promedio de consumo se tomará el resultado de dividir todo el carbón consumido por cada vehículo, por el kilometraje establecido para el total de las pruebas.

Para considerar los consumos con el vehículo detenido se computarán los tiempos que median entre las puestas en marcha y las largadas, así como entre las llegadas y detenciones del motor, como 10 kilómetros recorridos por cada 60 minutos de marcha.

a) **Automóviles.** - Se les aplicará un punto en contra en el total de la prueba por cada dos gramos de mayor consumo sobre el número resultante de multiplicar el tonelaje bruto: coche cargado más pasajeros, por cien, más 50.

Por ejemplo, a un coche cuyo peso cargado sea de 1.700 kilos no se le aplicarán puntos en contra, mientras su consumo en el total de la prueba no sea superior a 220 grs. por kilómetro:

$$(1.7 \times 100 + 50 = 220)$$

Si su consumo fuera de 226 grs. por km., se le computarán 3 puntos en contra.

b) **Camiones.** - Se les penará para el total de la prueba con un punto en contra por cada dos gramos de mayor consumo sobre el número resultante de multiplicar el tonelaje bruto del camión con pasajeros y la carga determinada por la Comisión, por 40, más 200.

Por ejemplo, a un camión que con pasajeros y carga pese 4.5 toneladas, se le comenzará a aplicar el puntaje en contra cuando su consumo promedio en toda la prueba exceda de 380 gramos por kilómetro:

$$(4.5 \times 40 + 200 = 380)$$

Para los vehículos que utilicen leña se considerará un consumo tolerable 1.75 veces mayor que para los de carbón, aplicándoseles a partir del máximo tolerado un punto en contra por cada 3,5 gramos.

ART. 23. —Limpieza de filtros. — Autos o camiones.

a) **Filtros tipo panel.** - En esta clase de filtros, de gran superficie, que normalmente se desarman cada mil o dos mil kilómetros, se considerará la suma de los tiempos establecidos en las limpiezas que se hubieran efectuado en el total del recorrido, aplicándose como puntos en contra la tercera parte de los minutos empleados. Si no hubieran habido limpiezas, se efectuará una al final del recorrido, adjudicándose un puntaje en contra igual a la sexta parte de los minutos empleados. Cuando entre la última limpieza y el final de la carrera hubiera más de 100 kilómetros, se considerarán fracciones de limpieza de acuerdo al promedio de kilómetros de duración de las limpiezas anteriores.

b) **Filtros de tipo bolsa o similares** (que deben ser limpiados con frecuencias menores de 300 kilómetros).

Se considerará la suma de los tiempos empleados en las limpiezas efectuadas antes de largar cada etapa, adjudicándose como puntaje en contra un tercio de los minutos empleados en las mismas. Además se aplicará un punto en contra por cada limpieza efectuada, incluidas las anteriores.

Como ejemplo aclaratorio, un coche que limpie su filtro antes de la largada de la etapa y que demorara tres minutos en hacerlo, recibiría dos puntos en contra. Si lo limpiara en camino, recibiría un punto en contra solamente, pero perdería los minutos empleados en la limpieza, ya que los mismos no le serían descontados. Cada sustitución de un filtro será penada con 10 puntos en contra.

c) Para los filtros no determinados aquí, la Comisión decidirá cuál de los dos criterios anteriores debe aplicarse.

ART. 24. —Otras limpiezas.

Cada limpieza de ciclón se considerará como un punto en contra.

Cada limpieza de escorias (para la cual sea ne-

cesario abrir el generador en alguna parte) se considerará como 5 puntos en contra, y cada limpieza de filtro de aceite, como 2 puntos en contra (siempre que implique un desarme del mismo).

El agregado de aceite no se considerará como limpieza, siempre que pueda hacerse sin desarmar el filtro.

ART. 25. — Puesta en marcha.

Siendo muy importante en un gasógeno el tiempo necesario para encender el carbón y llegar a generar buen gas, se considerarán dos clases de arranque:

a) — Iniciación de etapa con el carbón totalmente apagado.

Se considerará el tiempo en minutos desde que se acerca el hisopo encendido a la tobera, hasta que el motor puede arrancar y continuar su marcha a gas. Los puntos se aplicarán a razón de uno en contra por cada minuto vencido.

b) — Intermedio entre las etapas (detención para almorzar, etc., en que el carbón no se extingue totalmente).

Se efectuará el arranque sin acercarse a la tobera la mecha encendida. Se contará el tiempo desde el momento de poner en marcha la turbina aspiradora, hasta el momento en que el motor arranca y puede continuar funcionando a gas, y se considerará un punto en contra por cada tres minutos vencidos empleados en esta operación. Si fuera necesario aplicar fuego nuevamente desde el exterior, se tendrá en cuenta la escala del inciso a).

ART. 26. — Apariencia, simplicidad, accesibilidad, seguridad y duración.

Se adjudicará a cada una de estas condiciones un puntaje no superior a 5, aplicándosele al gasógeno tantos puntos en contra como resulten de la resta entre 25 menos la suma de los puntajes establecidos.

Ejemplo: Un gasógeno al que se adjudiquen 5 puntos a su apariencia, 2 a su simplicidad, 3 a su accesibilidad, 4 a su seguridad y 5 a su duración, tendrá como puntos en contra:

$$25 - (5 + 2 + 3 + 4 + 5) = 6$$

ART. 27. — Costo declarado.

Debiendo cada competidor presentar, por intermedio del fabricante respectivo, en sobre cerrado, el costo del equipo instalado, a los efectos de la adjudicación del premio consistente en la adquisición de cierto número de gasógenos por parte del Estado, no se penará con ningún punto en contra a los de costo \$ 500.00 o inferior, aplicándose a los otros los puntajes en contra detallados a continuación:

\$ 600.00	.....	2 puntos
" 700.00	.....	4 "
" 800.00	.....	6 "
" 900.00	.....	8 "
" 1.000.00	.....	10 "
" 1.100.00	.....	20 "

" 1.200.00	.....	40 "
" 1.300.00	.....	80 "

y duplicando sucesivamente el puntaje cada \$ 100.00 de aumento.

ART. 28. — Modelo de coche.

A los modelos de camión o automóvil cuyos motores sean anteriores al año 1937 no se les computará ningún punto en contra. A los del año 1937, un punto en contra; a los del año 1938, dos puntos; a los de 1939, cuatro puntos; a los de 1940, seis puntos; de 1941, ocho puntos; de 1942, 10 puntos en contra.

ART. 29. — Al terminar la prueba, los coches serán depositados en local cerrado, e inmediatamente se abrirán los motores a los efectos de observar el estado de las bujías, válvulas, culatas, cabezas de pistones, caños de admisión, etc.

Según el estado de cada uno de estos elementos se aplicarán puntajes en contra que no excederán de las siguientes cifras:

Bujías	.....	8 puntos
Válvulas	.....	16 "
Carbón	.....	8 "
Otros residuos	.....	8 "
Estado del caño de admisión	.....	8 "

De las bujías se tendrá en cuenta si están recubiertas de cenizas, empastadas, con incrustaciones, etc.; de las válvulas de admisión, si presentan incrustaciones, si están recubiertas de cenizas o empastadas, si presentan polvillo en sus guías, etc.; en las válvulas de escape, si presentan incrustaciones, si están empastadas en la cabeza, o tienen polvillo en sus guías, si tienen residuo carbonoso y si están recalentadas o quemadas. En las culatas se observará si están húmedas en aceite o presentan vestigios de carbón o residuos de cenizas, o mucho carbón y polvillo blanco, o empastadas con carbón y aceite. Lo mismo para la cabeza de los émbolos, etc. En el caño de admisión se observará el estado de limpieza del mismo, si presenta vestigios de cenizas, alquitrán, etc.

ART. 30. — Será declarado vencedor el concursante que tuviera el menor número de puntos en contra en la clasificación general, como resultado de la aplicación de todos los factores mencionados en el presente reglamento.

Los puestos siguientes serán asignados con el mismo criterio, recordándose una vez más que, a los efectos de la entrega de premios en dinero, se excluirá a los vehículos oficiales".

Las bases y reglamento publicados parecieron a algunos muy complejos y de difícil reelcción, pero al querer simplificarlos se hubiera desvirtuado la idea del concurso, terminándose en una simple competencia automovilística, sin más interés que el deportivo.

CONCURSO DE GASÓGENOS PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES PLANO DEL CIRCUITO



El concurso de gasógenos tiene una finalidad mucho más importante y trascendente en el momento actual, y es la de permitir seleccionar el equipo o partes de equipo de mejores resultados en la práctica y confirmar al mismo tiempo, categóricamente, que el gasógeno puede sustituir con éxito una gran parte del combustible líquido necesario para la vida normal del país.

Otro de los puntos que fueron objeto de un cuidadoso estudio, fué el de la elección de la ruta, ya que se quería incluir en ella el mayor número de poblaciones en las zonas agrícolas y la mayor diversidad de caminos y tipos de pavimentos. Antes de aceptarla definitivamente, fué recorrida por una comisión compuesta por los señores:

Ing^o Juan J. Bellini, de la Dirección de Vialidad del M. C. P., Sr. Jorge Ferrere, del Automóvil Club y delegado del Centro Automovilista Ing. Pedro Maisonnave, de la A.N.C.A.P.

El recorrido se hizo en un vehículo a gasógeno y durante el mismo fueron relevándose los datos necesarios para la confección de las hojas de ruta, que se transcriben más adelante, calculándose los promedios factibles de realizar de acuerdo con la naturaleza del terreno y la clase de caminos. Simultáneamente, dicha comisión entrevistaba a las autoridades departamentales para solicitar su colaboración y designaba sus representantes oficiales en las principales ciudades. Mediante esa valiosa ayuda se facilitó la correcta organización del concurso. Estos representantes oficia-

les fueron:

Ing^o. Washington Zorrilla (Jefe Regional D. V.) — San José.

Ing^o. Alberto Monteverde (Jefe Regional D.V.) — Rosario.

Sr. Luis Hierro Gambardella (Secr. Intend. Municipal). — Colonia.

Sres. Juan Arruti Diez y Carlos Barea. — Dolores, Mercedes y Fray Bentos).

Ing^o. Carlos Acquistapace (Jefe Regional D. V.) — Paysandú.

Sr. Gustavo Castellanos (Intendente Municipal de Flores). — Trinidad.

Dr. Huáscar Parallada (Intendente Municipal de Durazno). — Durazno.

Ing^o. Enrique Milián Ainé (Jefe Regional D. V.) — Florida.

Sr. Miguel A. Amaro Castro (Secr. Intend. Municipal). — Canelones.

Sr. Carlos M. de Medina (Intendente Municipal de Lavalleja). — Minas.

Arq^o. Arístides Lezama (Intendente Municipal de Rocha). — Rocha.

Dr. Roque Massetti (Intendente Municipal de Maldonado). — Maldonado.

La ruta definitiva y su división en ocho etapas, se detallan en el plano del circuito y cuadro de las páginas 9 y 11; habiéndose reproducido a continuación las ocho hojas de ruta correspondientes a la categoría de autos en la forma en que fueron entregadas a los competidores.

DESCRIPCION DE LAS ETAPAS

ETAPAS	Recorrido por:	Parada de horas	PAVIMENTOS		Tosca	Tierra	DISTANCIAS	
			Horm.	Macd.			Parcial	Acumulad.
1ª ETAPA	Montevideo - Salida							0 K.
MONTEVIDEO	San José (por Csarena)	2 (*)	68	25	—	—	93	93 "
A COLONIA	Rosario (por Bifurcación y E. Paullier)	½	29	—	33,5	—	66	159 "
211 Kmts.	Colonia	noche	52	—	—	—	52	211 "
2ª ETAPA	Colonia - Salida							
COLONIA A	Carmelo	½	—	—	79	—	79	290 "
MERCEDES	Nueva Palmira	2 (*)	—	19	10	—	29	319 "
	Dolores	½	—	—	20	35	55	374 "
203 Kmts.	Mercedes	noche	—	—	40	—	40	414 "
3ª ETAPA	Mercedes - Salida y Cruce del Río Negro (balsa)							
MERCEDES A	Fray Bentos	2	—	—	35	—	35	449 "
PAYSANDU	Paysandú	noche	—	—	117	7	124	573 "
159 Kmts.								
4ª ETAPA	Paysandú - Salida							
PAYSANDU	Young	½	—	—	60	—	60	633 "
A DURAZNO	Paso del Puerto	1 (*)	—	—	24	40	64	697 "
	Trinidad	½	—	—	70	—	70	767 "
239 Kmts.	Durazno	noche	—	—	45	—	45	812 "
5ª ETAPA	Durazno - Salida							
DURAZNO A	Sarandí Grande	½	—	—	42	—	42	854 "
	Florida	½	—	20	20	—	40	894 "
CANELONES	Santa Lucía	2 (*)	—	52 Tb	—	—	52	946 "
	Las Piedras (por Cerrillos)	½	—	40	—	—	40	986 "
199 Kmts.	Canelones	noche	25	—	—	—	25	1011 "
6ª ETAPA	Canelones - Salida							
CANELONES	San Antonio	½	—	—	15	14	29	1040 "
A MINAS	Santa Rosa	½	—	10 Tb	—	—	10	1050 "
	San Ramón	2 (*)	—	30 Tb	—	—	30	1080 "
	Tala (por Herrería Jaurena y Ortiz)	½	—	—	13	7	20	1100 "
144 Kmts.	Minas	noche	—	—	35	20	55	1155 "
7ª ETAPA	Minas - Salida							
MINAS A	Aigüá	½	—	52 Tb	—	—	52	1207 "
SAN CARLOS	Velázquez	2 (*)	—	—	53	—	53	1260 "
	Rocha	½	—	—	55	—	55	1315 "
232 Kmts.	San Carlos	noche	—	—	72	—	72	1387 "
8ª ETAPA	San Carlos - Salida							
SAN CARLOS	Pan de Azúcar	½	—	33 Tb	—	—	33	1420 "
A	Francisco Soca	2 (*)	—	49 Tb	—	—	49	1469 "
MONTEVIDEO	Pando	½	—	27	—	—	27	1496 "
141 Kmts.	Montevideo	Llegada	32	—	—	—	32	1528 "

(*) Almuerzo con motor apagado obligatoriamente.

1.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 7 horas

HORA DE LARGADA 10 "

Santiago Vázquez - San José .. 71 kms. Tiempo: .. 53 m. Promedio: ... 80.377 kms. Autos
 San José - Colonia 119 " " .. 1 h. 42 m. " ... 70.— " "
 190 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
SANTIAGO VAZQUEZ	00.0	00.0	—	LARGADA
Carret. Colonia K. 67.4	45.680	45.680	—	Tomar derecha Casarena
" Casarena K. 90.7 ...	23.304	68.984	—	Idem. Etda. San José
SAN JOSE (2 horas)	2.016	71.000	—	P. CONTROL (½ etapa)
Parque San José	1.350	1.350	—	Tomar izquierda
Bifurcación	9.300	10.650	—	Idem a Ecilda Paullier
Paso a nivel	300	10.950	—	Cruce F. C.
" " "	4.950	15.900	—	Calzada
Arroyo Pevón	900	16.800	—	Puente sumergible
Ecilda Paullier	18.400	35.200	—	
Carret. Colonia	1.850	37.050	—	Ent. Carret. Hormigón
" Colonia K 128.5 ...	25.950	63.000	—	Tomar derecha a Rosario
ROSARIO (½ hora)	3.450	66.450	—	PLAZA CONTROL (det.)
COLONIA	52.550	119.000	—	MUNICIP. CONTROL

2.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 7 horas

HORA DE LARGADA 8 "

Colonia - Carmelo 50 kms. Tiempo .. 1 h. 14 m. Promedio ... 64.864 kms. Autos
Carmelo - Mercedes 125 " " .. 2 h. 05 m. " ... 60. — " "
205 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
COLONIA	00.0	00.0	190.000	LARGADA
	1.450	1.450	191.450	Izquierda. Seguir carretera
	950	2.400	192.400	Derecha. Seguir carretera
Poste Km. 191.8	14.700	17.100	207.100	Curva - calzada
" " 193.3	1.550	18.650	208.650	Curva - Puente
" " 194.3	1.000	19.650	209.650	Calzada
" " 194.8	500	20.150	210.150	Calzada
" " 201.2	6.400	26.550	216.550	Calzada
" " 204.7	3.500	30.050	220.050	Calzada
" " 205.2	500	30.550	220.550	Curva, puente sumerg.
" " 209.0	3.800	34.350	224.350	Puente San Juan
" " 222.0	12.950	47.300	237.300	Calzada hormigón
	13.800	61.100	251.100	Calzada
Puente de las Vacas	18.000	79.100	269.100	Ent. a Carmelo
CARMELO (2 horas)	900	80.000	270.000	Pza. CONTROL (½ etapa)
Arroyo Víboras	10.600	10.600	280.600	Puente de madera
N. PALMIRA (½ hora)	17.400	28.000	298.000	Pza. CONTROL (deterc.)
Km. 10.600	10.600	38.600	308.600	Tomar derecho a Dolores
Agraciada	8.600	47.200	317.200	Bifurcación a Dolores
Arroyo A. Grande	7.200	54.400	324.400	Calzada
Cruce	3.200	57.600	327.600	Seguir derecho
Arroyo A. Chico	4.600	62.200	332.200	Calzada
Cruce	2.000	64.200	334.200	Seguir derecho
Cruce	13.100	77.300	347.300	Tomar a la derecha
Cruce	3.400	80.700	350.700	Seguir derecho
DOLORES (½ hora)	5.300	86.000	356.000	Plaza CONTROL. Det.
Puente	2.600	88.600	358.600	Arroyo San Salvador
"	2.900	91.500	361.500	" Magallanes
"	3.700	95.200	365.200	" Biscocho
Curva	8.100	103.300	373.300	Seguir a la izquierda
Calzada	4.000	107.300	377.300	Arroyo Lcs Mulas
Bifurcación	12.200	119.500	389.500	Doblar derecha
Puente	1.100	120.600	390.600	
MERCEDES	4.400	125.000	395.000	PLAZA CONTROL

3.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 7 horas

HORA DE LARGADA 11 "

Mercedes - Fray Bentos 31 kms. Tiempo: .. 29 m. Promedio ... 64.137 kms. Autos
 Fray Bentos - Paysandú 125 " " .. 1 h. 55 m. " ... 65.217 " "
 156 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
MERCEDES	00.0	00.0	395.000	LARGADA. Desp. balseo
Puente	10.500	10.500	405.500	Arroyo Pantcnoso
Paso a nivel	9.500	20.000	415.000	Cruce F. C.
Puente	3.200	23.200	418.200	Yaguarete Grande
Puente	2.300	25.500	420.500	Yaguarete Chico
Entrada F. Bentos	3.200	28.700	423.700	Tomar derecha
F. BENTOS (2 horas)	2.300	31.000	426.000	Plaza CONTROL (½ etapa)
Bifurcación	15.100	15.100	441.100	Tomar izquierda a Paysandú
Paso a nivel	7.000	22.100	448.100	Cruce F.C.
" " "	1.500	23.600	449.600	" "
" " "	3.200	26.800	452.800	" "
" " "	1.800	28.600	454.600	" "
" " "	35.200	63.800	489.800	" "
3 bocas	4.700	68.500	494.500	Cruce Cam. Tomar izquierda
Cruce	10.400	78.900	504.900	Tomar derecha
Puente	6.400	85.300	511.300	Arroyo Bellaco
Puente	12.900	98.200	524.200	" Negro
Puente	6.400	104.600	530.600	" Rabón
Bifurcación a Ycung	3.500	108.100	534.100	Tomar izquierda a Paysandú
Puente chico sumerg.	2.200	110.300	536.300	Arroyo Pantanoso
Puente	4.300	114.600	540.600	" Cangüé
Puente	5.000	119.600	545.600	" Sacra
Cruce Etad. Paysandú	3.200	122.800	548.800	Tomar izquierda
PAYSANDU	2.200	125.000	551.000	Mcn. Españ. CONTROL

4.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 7 horas

HORA DE LARGADA 8 "

Paysandú - Paso del Puerto ... 136 kms. Tiempo: .. 2 h. 30 m. Promedio ... 54.400 kms. Autos
 Paso del Puerto - Durazno 112 " " .. 1 h. 44 m. " ... 64.615 " "
 248 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
PAYSANDU	00.0	00.0	551.000	LARGADA. Mcn. Esp.
Bifurcación	16.600	16.600	567.600	Tomar derecha a Young
Puente	3.700	20.300	571.300	Arroyo Rabón
Puente	14.100	34.400	585.400	" Celestino
Puente	8.600	43.000	594.000	" Negro
Puente	8.400	51.400	602.400	" Gutiérrez Grande
Entrada Young	9.700	61.100	612.100	Tomar derecha
YOUNG (½ hora)	1.100	62.200	613.200	Calle Principal. Deten.
Puente	18.400	80.600	631.200	Arroyo Don Esteban
Puente	350	80.950	631.950	Sangrador
Termina carretera	750	81.700	632.700	Empieza camino tierra
Portera	11.650	93.350	644.350	Seguir trillo
Paso La Laguna	1.700	95.050	646.050	Puente Arroyo Grande
Bifurcación	1.500	100.050	651.050	Tomar derecha
Portera	950	101.000	652.000	Tomar trillo izquierda
Arroyo de Las Flores	2.000	103.000	654.000	Seg. árbol marc. izq. Pte.
Portera	9.200	112.200	663.200	Seguir trillo
"	2.450	114.650	665.650	" "
"	1.700	116.350	667.350	" " a la derecha
"	2.150	118.500	669.500	" " a la derecha
2 Porteras	1.200	119.700	670.700	Tomar la de la izquierda
Cruce Carret. Const.	3.200	122.900	673.900	Seg camino de tierra
Bifurcación a Mercedes	700	123.600	674.600	Tomar a la izquierda
Carretera a Paso del Puerto .	5.000	128.600	679.600	Tomar carretera
Portera	1.900	130.500	681.500	Sobre la carretera
"	1.300	131.800	682.800	" " "
P. DEL PUERTO (1 hora) ..	4.200	136.000	687.000	P. RIO NEGRO (½ etapa)
Puente	2.200	2.200	689.200	Arroyo Grande
Dobla Carretera	46.200	48.400	735.400	Tomar izquierda
"	5.500	53.900	740.900	Calzada de hormigón
Entrada a:	11.900	65.800	752.800	Trinidad
TRINIDAD (½ hora)	1.300	67.100	154.100	Plaza CONTROL. Det.
Puente	8.800	75.900	762.900	Arroyo Porangos
Paso a nivel	24.300	100.200	787.200	Cruce F.C.
Puente	1.000	101.200	788.200	Arroyo Cordobesa
"	1.100	102.300	789.300	" Macien
Bifurcación	6.400	108.700	795.700	Tomar izquierda
Paso a nivel	2.800	111.500	798.500	Cruce F.C.
" " "	200	111.700	798.700	" "
DURAZNO	300	112.0	799.000	Pza. Indep. CONTROL

5.^a ETAPA



HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 8 horas

HORA DE LARGADA 9 "

Durazno - Florida 88 kms. Tiempo: .. 1 h. 16 m. Promedio ... 69.473 kms. Autos
 Florida - Canelones 118.5 " " .. 1 h. 42 m. " ... 69.705 " "
 206.5 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
DURAZNO	00.0	00.0	799.000	LARGADA. Pza. Indep.
Sarandí Grande (½ hora) ..	44.500	44.500	843.500	Est. F.C. Detención
La Cruz	24.500	69.000	868.000	
FLORIDA (2 horas)	19.000	88.000	887.000	Pza. CONTROL (½ etapa)
Bifurcación	45.000	45.000	932.000	Seguir derecha a S. Lucía
Santa Lucía	7.500	52.500	939.500	Cementerio, tomar derecha
SANTA LUCIA (½ hora) ..	500	53.000	940.000	Plaza CONTROL. Det.
Santa Lucía	500	53.500	940.500	Salida, tomar derecha
Carretera	250	53.750	940.750	Doblar izquierda
Paso a nivel	2.000	55.750	942.750	Cruza F. C.
Bifurc. Aguas Corrientes ...	3.600	59.350	946.350	Tomar izquierda
Bifurcación	5.100	64.450	951.450	Id. derecha marca palm.
Cerrillos	10.200	74.650	961.650	Id. izquierda
Carretera del Colorado	10.100	84.750	971.750	Id. izquierda
LAS PIEDRAS (½ hora) ...	9.500	94.250	981.250	Pza. CONTROL. Deten.
CANELONES	24.250	118.500	1005.500	PLAZA CONTROL

6.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 8 horas

HORA DE LARGADA 9 "

Canelones - San Ramón 64 kms. Tiempo: .. 59 m. Promedio ... 65.084 kms. Autos
 San Ramón - Minas 114.5 " " .. 2 h. 4 m. " ... 55.403 " "
 178.5 kms

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
CANELONES	00.0	00.0	1005.500	LARGADA. PLAZA
Bifurcación	12.400	12.400	1017.900	Tomar izquierda
.....	4.000	16.400	1021.900	" "
" de trillos	1.000	17.400	1022.900	Tomar trillo derecha y dob.
" " "	2.700	20.100	1025.600	Seg. derech. Cact. mar.
" y curva	2.200	22.300	1027.800	Tomar derecha
Curva	1.400	23.700	1029.200	" izquierda
Curva	1.400	25.100	1030.600	Id. Id. Ent. San Antonio
San Antonio	500	25.600	1031.100	Seguir calle y carretera
Bifurcación	6.000	31.600	1037.100	Tomar izquierda
Cruce	4.900	36.500	1042.000	" izquierda
SANTA ROSA (½ hora) ...	1.100	37.600	1043.100	Plaza CONTROL. Det.
Bifurc. San Bautista	10.400	48.000	1053.500	Seguir derecho
SAN RAMON (2 horas) ...	16.000	64.000	1069.500	Esc. CONTROL (½ etapa)
Termina Carretera	14.000	14.000	1083.500	Empieza Camino tierra
TALA (½ hora)	2.800	19.800	1089.300	Plaza CONTROL. Detenc.
Salida de Tala	1.000	20.800	1090.300	Tomar camino tierra
Cruce Carretera Const.	2.500	23.300	1092.800	Seg. derech. camino tierra
Bifurcación, trillos	1.800	25.100	1094.600	Seguir trillo derecho
Arroyo Pedernal	5.400	30.500	1100.000	base firme*
Cruce	500	31.000	1100.500	tomar izquierda
Empclme	500	31.500	1101.000	tomar derecha
Bifurcación	1.600	33.100	1102.600	tomar izquierda
Arroyo Solis Chico	800	33.900	1103.400	Piso firme. Cañada
Cruce	3.500	37.400	1106.900	Seguir derecho
Migues, plaza	7.600	45.000	1114.500	doblar izquierda
Est. Migues	4.500	49.500	1119.000	Cruce F. C.
Bifurcación	15.500	65.000	1134.500	Tomar izq. a Minas
SOLIS (½ hora)	11.000	76.000	1145.500	Calle principal. Deten.
MINAS	38.5	114.500	1184.000	PLAZA CONTROL

* Mu. profundo. Poner caño para alargar orificio tobera, dejando la toma de aire fuera del agua.

7.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 7 horas

HORA DE LARGADA 8 "

Mina: - Rocha 163.0 kms. Tiempo: .. 2 h. 20 m. Promedio: ... 70.125 kms. Autos
 Rocha - Maldonado 84.5 " " .. 1 h. 13 m. " ... 70.— " "
 247.5 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
MINAS	00.0	00.0	1184.000	LARGADA PLAZA
Bifurc. Pirarajá	51.000	51.000	1235.000	Seguir por la derecha
" c Aigüá	800	51.800	1235.800	Tomar izquierda
AIGUA (½ hora)	800	52.600	1236.600	Pza. CONTROL. (deten.)
Puente Arroyo Alferes	32.200	84.800	1268.800	Despacio. Puente mal estado
Bifurcación Velázquez	16.200	101.000	1285.000	Tomar derecha
Velázquez	7.000	108.000	1292.000	Seguir carretera
ROCHA (2 horas)	55.000	163.000	1347.000	P. CONTROL (½ etapa)
Salida de Rocha	2.000	2.000	1349.000	Tomar derecha
SAN CARLOS (½ hora) ...	67.500	69.500	1416.500	P. CONTROL. Detenc.
MALDONADO	15.000	84.500	1431.500	PLAZA CONTROL

8.^a ETAPA

HORA DE ENTREGA DEL VEHICULO: 9 horas

HORA DE LARGADA 10 "

Maldonado - Fco. Soca 93.5 kms. Tiempo: .. 1 h. 20 m. Promedio: ... 70.125 kms. Autos
 Fco. Soca - Montevideo 52.0 " " .. 0 h. 52 m. " ... 60.— " "
 145.5 kms.

	Parcial	Progresivo ½ etapa	Progresivo general	Referencias
MALDONADO	00.000	00.00	1431.500	LARGADA. Plaza
Pan de Azúcar	44.000	44.000	1475.500	Seguir carretera
Dr. SOCA (2 horas)	49.500	93.500	1525.000	Pza. CONTROL (½ etapa)
PANDO (½ hora)	24.500	24.500	1549.000	Pza. CONTROL. Detenc.
Cno. Maldonado Km. 29 ...	3.000	27.500	1552.500	Tomar carretera izquierda
Aeródr. Militar Pando	2.000	29.500	1554.500	Seguir carretera derecho
Curva Carretera	3.000	32.500	1557.500	Tomar derecha
Carretera nueva	1.500	34.000	1559.000	Tomar izquierda
Bifurcación	6.000	40.000	1565.000	Seguir derecho
Calle Cosper	9.000	49.000	1574.000	Tomar izquierda
Avenida Arocena	1.200	50.200	1575.200	Tomar izquierda
HOTEL CARRASCO	1.800	52.000	1577.000	LLEGADA FINAL

Es oportuno notar que estas **hojas de ruta** permitieron el desplazamiento de los corredores sin titubeos en la elección del camino y con gran seguridad para sus máquinas, ya que tenían indicados en ella los vados y otras partes peligrosas del camino. Contribuyó, pese a las altas velocidades exigidas a los automóviles (66 km. h. como promedio general de la prueba y hasta 80 km. h. en algunas etapas) a que no hubiera que lamentar accidentes ni deserciones que habrían restado brillo a la prueba.

Las autoridades del Concurso, designadas por la Comisión, fueron las siguientes:

Director del Concurso. — Ing. Pedro A. Maissonave.

Directores Adjuntos. — Ing. Juan J. Bellini y Sr. Jorge Ferrere Vigouroux.

Comisarios de Ruta. — Señores Carlos A. Palma (Centro Automovilista), Ernesto De Freitas (Automóvil Club), Ing. Jacobo Menditeguy (U. T. E.), Ing. Julio César Arigón (Municipio de Montevideo), Tte. Francisco Albrieux (Min. Defensa Nacional), Ing. Jorge Ferreira (Dirección Asuntos Económicos), Ing. Adolfo Cardoso Guani (Dirección de Industrias), Arq. Luis Teperino (Dirección de Industrias), Sr. Juan Tuimil (Dirección de Industrias), Sr. Fernando Preve Thevenet (Centro Automovilista), Sr. Juan A. Altobello (Centro Automovilista), Sr. J. Angel Pérez (Oficina de Gasógenos Ancap).

Observadores. — Ing. Jacobo Menditeguy (U. T. E.), Ing. Julio César Arigón (Municipio de Montevideo), Tte. Francisco Albrieux (Ministerio de Defensa Nacional, 5º Reg. de Artillería).

IV. — COLABORACION PRESTADA POR DISTINTOS ORGANISMOS

El concurso de gasógenos obtuvo el más amplio apoyo de las autoridades del país y del público en general. Este fué quizás el factor decisivo de su éxito. La Presidencia de la República, en acuerdo con su Consejo de Ministros, prestó su invaluable apoyo moral y contribuyó con una importante suma.

El Ministerio de Industrias, además de patrocinar la prueba, suministró la colaboración de sus técnicos y un importante apoyo financiero, por sí mismo y por intermedio de las instituciones de su dependencia: Dirección de Industrias, Dirección de Asuntos Económicos y Administración N. de Combustibles, Alcohol y Portland.

El Ministerio de Defensa Nacional facilitó los 33 fiscales (clases del Ejército) necesarios durante todo el desarrollo de la prueba.

El Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de sus técnicos de la capital y de los ingenieros regionales de la Dirección de Vialidad, que cooperaron activamente en la organización de la prueba.

El Ministerio de Ganadería y Agricultura, que prometió la compra de equipos a la firma ganadora del concurso.

La Intendencia Municipal de Montevideo, que envió un ingeniero en carácter de observador, quien colaboró durante todo el concurso y cuya brigada de tráfico ayudó en forma extraordinaria en la realización de la parte de la prueba efectuada en Montevideo.

La Policía de la capital y las Policías del interior, que colaboraron por intermedio de sus jefes y que suministraron el personal necesario para la ordenación del público, etc.

La U.T.E., que envió un ingeniero en carácter de observador, el que colaboró eficazmente en todo el desarrollo de la competencia.

El Comandante del Grupo de Artillería Nº 5, quien designó a un destacado oficial de su Grupo para que acompañara la prueba en carácter de observador, el que colaboró activamente en las tareas de organización a lo largo de la ruta; y al ceder la plaza de armas de su regimiento para la concentración de los vehículos, inspección de motores e instrucción de los fiscales.

Las Intendencias del Interior, que brindaron amplia colaboración a las autoridades del concurso durante el pasaje por sus respectivos Departamentos, instituyendo además algunas de ellas premios a distribuirse entre los corredores.

La prensa hablada y escrita, que facilitó una propaganda entusiasta desde los primeros momentos y que envió corresponsales que siguieron el total desarrollo de la prueba, algunos de ellos desde los mismos coches de los participantes o de los fiscales.

Asimismo debe hacerse especial mención del correcto comportamiento y espíritu de lucha puesto de manifiesto por los corredores, especialmente por aquéllos que yendo en los últimos puestos, no cesaron en su empeño, y cuya decisión determinó que todos los vehículos que cumplieron la primer etapa llegaran al final del concurso, cosa muy difícil en pruebas deportivas de esta categoría, lo que fué sin lugar a dudas uno de los principales factores de éxito.

Aunque no sea posible nombrar una a una a todas las personas que colaboraron activamente en la realización del concurso, es necesario brindarles el homenaje que merecen por el esfuerzo y entusiasmo puestos de manifiesto durante el desarrollo del mismo.

V. — PRUEBA ELIMINATORIA

El deseo de la Comisión de Gasógenos fué siempre el de hacer participar el mayor número posible de vehículos en esta prueba, pero teniendo en cuenta los fines de la misma no podía prescindir de dos factores de fundamental importancia:

1º.— Gasógenos mal contruídos o instalados en coches muy desgastados, interviniendo libre-

mente podrían ser motivo de descrédito, anulando aunque fuera parcialmente el esfuerzo de los demás.

2º—Dadas las características tan especiales de esta prueba, que hacían necesaria una fiscalización individual para cada coche, y contándose con un número limitado de fiscales, había que ajustarse a ese número para determinar el de los participantes.

Fué en base a esos dos factores que se decidió la realización de una prueba de suficiencia, que tenía por objeto exigir un mínimo de seguridad en los equipos y vehículos que intervinieran en la prueba y ajustar, en mérito exclusivo a sus cualidades y tratando, de que interviniera el mayor número posible de fabricantes, el número de competidores al número de fiscales disponible.

La prueba de suficiencia tuvo lugar el día 19 de abril, en la Rambla Sud América, entre la Aduana (Escuela Naval) y Pocitos (Club Náutico), en un circuito que entre ida y vuelta abar-

caba unos 13,5 km. La prueba consistía en recorrer diez veces ese tramo ida y vuelta, saliendo de la Rambla a la altura del kiosco policial de la calle Tacuarembó, hacia Pocitos, y terminando en el mismo kiosco policial.

La prueba de suficiencia de camiones tuvo lugar de mañana. A las horas fijadas concurrieron con la carga que se les había indicado todos los camiones inscriptos, salvo uno que se presentó a las 9.30 horas sin la carga estipulada y que, por lo tanto, no intervino. Las partidas de los camiones se hicieron con intervalos de un minuto y según el orden de inscripción. El tiempo máximo que podrían emplear en las diez vueltas era de 3 horas 50 minutos, es decir que se les exigía un promedio mínimo de 35 km. h., no haciéndose descuentos por inconvenientes de ninguna clase, tanto que correspondieran al coche como al gasógeno. Todos los camiones que intervinieron cumplieron con gran margen lo exigido, como se deduce de la tabla de tiempos que sigue:

Nº P. (x)	Nº D.	Marca	Marca gas. y fabricante	Tiempo empleado	Vueltas cumpl.	Clasific. prba. suf.
2	30	Ford V-8	Mario Navarro	2h46m.	10	8º
10	—	Ford V-8	Termo Gas	(No se pres.)		
14	31	Ford V-8	E. Gulick	3h11m.	10	10º
15	26	Chevrolet	Coper (S. E.)	2h37m.	10	4º
28	34	Internat.	Bocmerang	2h51m.	10	9º
29	32	Chevrolet	General Motors	2h40m.	10	6º
31	29	Internat.	Helvético	2h27m.	10	2º
33	27	Chevrolet	Imbert	2h31m.	10	3º
35	33	Ford V-8	R. Pérez e Hijos	2h43m.	10	7º
36	28	Internat.	M. Otero	2h38m.	10	5º
38	35	Chevrolet	C. E. G.	2h24m.	10	1º
Nº D. = Núm. definitivo				(x) Nº P. = Núm. provisorio		

Por la tarde, a las 13.30 horas, tuvo lugar la prueba para automóviles, en forma análoga que para los camiones pero dándoseles un tiempo máximo de 2 horas 20 minutos para las diez vueltas, es decir, que se les exigía un promedio mínimo de 58 km. h.; no haciéndose tampoco neutralizaciones de ninguna clase.

De los 27 automóviles que intervinieron, 20 cumplieron el promedio establecido, 4 llegaron con un atraso menor de 10 minutos y los 3 restantes quedaron muy por debajo de este promedio, como se deduce de los valores consignados en el cuadro que sigue, siendo por lo tanto eliminados.

Nº P. (x)	Nº D.	Marca	Marca gas. y fabricante	Tiempo empleado	Vueltas cuml.	Clasific. prba. suf.
1	2	Ford V-8	Boomerang	2h01m30s	10	4º
3	9	Ford V-8	J. Estévez	2h05m15s	10	9º
4	5	Chevrolet	Cotelo - Casanova	1h55m52s	10	2º
5	3	Ford V-8	Enbecar	2h05m14s	10	8º
6	13	Hudson	Manfrini Hnos.	2h30m25s	10	24º
7	8	Ford V-8	R. Pérez e Hijo	1h56m20s	10	3º
8	—	Ford 4	Toniato	2h31m	9	—
9	15	Ford 4	E. Guliak	2h21m25s	10	21º
11	11	Chrysler	Alco	2h12m20s	10	14º
12	—	Chevrolet	M. Otero	2h29m50s	9	—
13	—	Ford V-8	Recons	2h29m	8	—
16	21	Ford V-8	De León y Vivo	2h05m26s	10	10º
17	12	Chevrolet	Corau	2h13m20s	10	16º
18	20	Ford V-8	I. Hernández	2h13m15s	10	15º
19	17	Ford V-8	G. A. T.	2h07m15s	10	11º
20	6	Chrysler	G. A. T.	2h29m20s	10	23º
21	7	Ford V-8	Mihalik y Mátyás	2h18m55s	10	18º
22	10	Ford V-8	General Motors	2h05m	10	7º
23	24	Ford 4	Mihalik y Mátyás	2h17m	10	17º
24	22	Ford 4	L. González	2h19m45s	10	20º
25	18	Ford V-8	Cooper (S. E.)	2h03m45s	10	6º
26	16	Ford V-8	Cooper (S. E.)	2h23m	10	22º
27	23	Linc. V-8	C. I. R.	2h19m10s	10	19º
30	4	Chrysler 8	F. Knrad	2h10m30s	10	13º
32	14	Chevrolet	Difilippo Hnos.	2h08m35s	10	12º
34	19	Chevrolet	General Motors	1h54m30s	10	1º
37	1	Chevrolet	C. E. G. Ancap	2h01m40s	10	5º

Nº D. = Núm. definitivo

(x) Nº P. = Núm. provisorio

Una vez clasificados los vehículos que inter-
vendrían en la prueba de regularidad (que pudie-
ron ser los 34 clasificados, en virtud de un gentil
ofrecimiento del Ministerio de Defensa Nacional,
que cumentó hasta ese número los fiscales) se
efectuó el sorteo de los números de orden de lar-
gada en las diferentes etapas, conviniéndose de
antemano que el que tuviera el Nº 1 largaría
primero en Santiago Vázquez; el Nº 2 lo haría
en la ciudad de San José, pasando el 1 al último
término; el Nº 3 en la ciudad de Colonia, pasan-
do el 1 y el 2 a los últimos lugares; y así sucesi-
vamente. En forma análoga se procedió con los
camiones. Este sistema facilitaba extraordinaria-
mente la ordenación de los vehículos en los pue-
blos o ciudades y al mismo tiempo evitaba que un
mismo coche pudiera largar siempre en el pri-
mer puesto.

VI. — COMBUSTIBLE EMPLEADO

Los que tienen experiencia en el manejo de co-
ches a gasógeno habrán podido observar la enor-
me diferencia que existe en el comportamiento
de los mismos cuando se usan carbones especia-
les o carbones inapropiados. La clase de combus-
tible empleado tiene tanta importancia que pue-
de decirse que en los comienzos fué el factor que
provocó más fracasos y contratiempos. Las expe-
riencias de laboratorio sobre la influencia de la
clase de carbón demuestran que la potencia ob-
tenida en los motores puede variar en un 30 %
de acuerdo a la clase de carbón empleado. Es
lógico suponer, pues, que para comparar bonda-

des de gasógenos no podía tolerarse el uso de
combustibles diversos, que por sí solos influían en
tan alto grado. Había que ir a la uniformidad en
el combustible y al mismo tiempo descartar car-
bones preparados por métodos costosos, que no
presentan interés como solución racional al pro-
blema de la falta de combustibles.

La Comisión de Gasógenos necesitaba disponer,
pues, de 30 toneladas de carbón de característi-
cas corrientes, pero seleccionado y convenientemente
preparado para ser utilizado en gasógenos.
Se solicitó esa cantidad de carbón a la ANCAP,
la cual accedió al pedido, haciendo donación del
combustible y ocupándose de distribuirlo a lo lar-
go de la ruta, utilizando para ello sus agencias.

El envasado del carbón fué controlado por la
Comisión de Gasógenos, llevando cada bolsa un
número de orden y una marca especial. Su análi-
sis aproximado era el siguiente:

Humedad total	5.9 %
Cenizas	5 % (x)
Materias volátiles	15.6 % (x)
Carbono fijo	79.4 % (x)
Composición granulométrica:	
Retenido en el tamiz de 40 mm	0 %
" " " " " 30 "	8 %
" " " " " 20 "	58 %
" " " " " 10 "	25 %
" " " " " 6 "	7 %
Resto	2 %

(x) Expresado en carbono seco.

Como puede verse, el carbón proporcionado para el concurso era un carbón de leña corriente, convenientemente seleccionado y tamizado, de composición granulométrica apropiada y, lo que es más importante, de características muy uniformes.

VII. — FISCALIZACION DE LA PRUEBA

La forma de fiscalizar el concurso presentaba grandes dificultades para el cumplimiento estricto de lo que determinaban las bases, ya que en las mismas se trataba en todo lo posible de atenuar o eliminar los factores que no dependieran del gasógeno, en forma de poder realizar un verdadero concurso de gasógenos. Para hacer la fiscalización y poder tener en cuenta todos los puntos indicados en el reglamento, era imprescindible llevar sobre cada vehículo un fiscal. Actuaron en esta ingrata tarea 33 clases del Ejército, que fueron previamente instruídos especialmente respecto a la forma de fiscalización, recibiendo asimismo nociones sobre funcionamiento de gasógenos que facilitaron e hicieron más efectiva su tarea. Estos clases se hacían cargo de los vehículos antes que los corredores y controlaban todos sus trabajos, anotándolos en libretas especiales de fiscalización técnica, cuyas primeras páginas se transcriben:

CUADERNETA PARA FISCALIZACION TECNICA DEL CONCURSO DE GASOGENOS

Vehículo (Nº de orden) Tipo Color
 Marca Motor Nº Peso total kgs.
 Matrícula Padrón
 Gasógeno marca Fecha de construcción....
 Fabricante Certif. Aprob. Nº
 Conductor Acompañante
 Carga suplementaria kgs. en

 Fiscal Nº Controles.....

Observaciones sobre el vehículo y gasógeno:

.....

 Fiscal Nº Controles

INICIACION DE LA PRUEBA

Día Lugar
 Encendido: Hora iniciación Tiempo empl.
 Cuenta kilómetros en
 LARGADA: Hora minutos segundos....

DETENCIONES Y MOTIVO

Tiempo de detención	Motivo	Cuenta km.
1ª min. segs.		
2ª min. segs.		
3ª min. segs.		
4ª min. segs.		
LLEGADA: Hcra minutos segundos		
Entrega en parque cerrado y apagado del motor horas minutos		
Fiscal Nº Controles		

TRABAJOS ANTES DE LA LARGADA

Día Lugar
 Bolsas de carbón recibidas

 Fiscal Nº Controles
 etapa parte (1ª ó 2ª)
 Día Lugar
 Cuenta kilómetros en
 Encendido: Hora iniciación Tiempo empl. ...
 Largada: Hora minutos segundos....

DETENCION Y MOTIVO

Tiempo de detención	Motivo	Cuenta km.
1ª min. segs.		
2ª min. segs.		
3ª min. segs.		
4ª min. segs.		
LLEGADA: Hora minutos segundos		
Entrega en parque cerrado y apagado del motor horas minutos		
Fiscal Nº Controles		

Antes de alejarse los fiscales de sus respectivos vehículos, éstos eran depositados en un parque cerrado, quedando bajo vigilancia, en forma de que no pudieran efectuarse reparaciones en los gasógenos sin la presencia del fiscal correspondiente. Solamente en la ciudad de Durazno hubo de hacerse excepción a este criterio, ya que debido a grandes desperfectos en el tren delantero producidos en el tramo Young-Paso del Puerto y cuya reparación era prolongada y requería el equipo de un taller mecánico, tuvieron que quedar varios vehículos fuera del parque cerrado. Aun así, se dejó en cada taller donde se efectuaban esas reparaciones vigilancia continua durante toda la noche, lo que fué posible en mérito a la gentileza demostrada por el señor Jefe de Policía de la ciudad de Durazno, quien proveyó el personal necesario.

A fin de evitar que los criterios más o menos rigurosos de los fiscales pudieran recaer continua-

mente sobre el mismo corredor, eran cambiados aquéllos una y hasta dos veces en cada etapa. Las detenciones no programadas, por causas imprevistas o por accidentes de cualquier clase, eran cronometradas por estos fiscales, los que anotaban a su vez las causas de las mismas. Fué en base a estas anotaciones que la Comisión pudo efectuar las neutralizaciones de tiempo que correspondían a cada concursante y aplicar asimismo todo el puntaje que se desprende del reglamento, para las distintas reparaciones o trabajos efectuados. La misión de estos fiscales era delicada, pero supieron cumplirla en forma inobjetable.

La fiscalización general de la prueba estuvo a cargo del Director del Concurso, secundado por los Comisarios en Ruta, muchos de ellos miembros de la Comisión de Gasógenos.

Los trabajos de limpieza de los gasógenos, filtros, etc., y todos los trabajos mecánicos realizados en parque cerrado con anticipación a la largada, además de ser controlados por los fiscales eran supervisados por los miembros de la Comisión que acompañaron la prueba. Asimismo las entregas de carbón fueron también controladas por miembros de la Comisión de Gasógenos y por los miembros de las Comisiones vecinales.

Las largadas y las llegadas a cada población fueron anotadas y controladas por dos comisarios como mínimo, ayudados por miembros de las comisiones vecinales. Todas las planillas con la hora de llegada y salida de las ciudades fueron firmadas por los corredores y por los miembros de las comisiones departamentales que colaboraron en los trabajos preparatorios del concurso.

VIII. — PRUEBA DE REGULARIDAD

La prueba de regularidad se inició el sábado 22 de abril por la mañana. En la balanza de Vialidad (Paso de la Arena) ubicada en la carretera a la Barra de Santa Lucía, se procedió a la inspección de los gasógenos, adjudicándose fiscales a todos los coches y camiones. Cada vehículo fué pesado para calcular el consumo tolerable de carbón y también para controlar las cargas complementarias que debían llevar los camiones. Se distribuyó asimismo el carbón y la leña, así como las bolsas de arena para los complementos de carga. Una vez efectuado el encendido de los vehículos, éstos iniciaron su marcha hacia Santiago Vázquez, desde donde se efectuó la largada.

La orden de partida del primer coche fué dada por el Señor Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. Javier Mendivil. Asistieron asimismo a este acto miembros del Directorio de la ANCAP, los Directores de Asuntos Económicos y de Industrias, y otros altos funcionarios de distintas reparticiones públicas.

Tal como estaba programado, se fueron cumpliendo las distintas etapas con rigurosa regularidad.

El camión Nº 28 chocó contra una columna al salir de la ciudad de San José, accidente que no tuvo afortunadamente consecuencias desagradables, aunque el vehículo se vió precisado a abandonar la prueba. En la séptima etapa, el coche Nº 4 sufrió la rotura de una válvula, cuya reparación implicaba que fuera levantada la tapa del motor, quedando por lo tanto dicho coche fuera de carrera. Es de hacer notar que el corredor del coche Nº 4, Sr. H. Pomi, demostró su gran espíritu deportivo al continuar en la prueba aun sabiéndose fuera de concurso.

La llegada se efectuó en el Hotel Carrasco, tal como estaba previsto, el sábado 29 de abril a las 16 horas. Asistieron a este acto los señores: Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. Javier Mendivil; Ministro de Obras Públicas, Sr. Tomás Berreta; Intendente Municipal, Ing. Juan P. Fabini; Presidente de la U.T.E., Ing. Santiago Mauri; Vicepresidente de la ANCAP, Dr. Latham Clarke. La afluencia de público fué realmente extraordinaria.

Desde el Hotel Carrasco, después que hubo llegado el último vehículo, se formó una caravana que recorrió distintas calles de la ciudad, en camino hacia el Cuartel del Grupo 5 de Artillería, donde los coches y camiones fueron depositados a los efectos de inspeccionar sus motores para cumplir con la última parte del reglamento.

De los 34 vehículos que salieron de Santiago Vázquez, 33 llegaron a Carrasco en perfectas condiciones, después de haber recorrido 1.577 kms. sobre los más diversos tipos de camino, que incluían desde caminos de tierra abandonados hasta carreteras de hormigón.

Todo el recorrido se efectuó exclusivamente a gas de gasógeno.

La prueba realizada ha sido, sin lugar a dudas, la más concluyente demostración sobre las posibilidades del carbón como sucedáneo de la nafta, sobre todo si se tiene en cuenta las altas velocidades desarrolladas con vehículos de características standard y cuyos motores habían sido diseñados para trabajar con nafta.

En el cuadro que sigue a continuación se ha efectuado una clasificación por etapa y general, teniendo en cuenta exclusivamente los tiempos empleados. Asimismo se expresan los promedios de velocidad obtenidos por etapa, para los diez primeros coches, y en el total de la prueba.

Es de hacer notar que en las primeras etapas recorridas (que eran quizás las de carreteras más apropiadas para el desarrollo de altas velocidades) regía aún el artículo del reglamento que establece puntajes en contra para los que llegaron con anticipación. Por dicha circunstancia, en todas ellas los vehículos se detenían a pocos metros antes de la llegada, esperando la hora. Para evitar esto, a partir de la ciudad de Paysandú (inicio de la 4ª etapa) se eliminó la correspondiente cláusula del reglamento que establecía penas para los que llegaron con anticipación.

CLASIFICACION POR TIEMPOS EXCLUSIVAMENTE
A U T O S

Etapas	Orden	Coche N°	Ptos. en contra p. tiempo	Tiempo empleado	Veloc. promedio en kms. horarios
1ª (190 Kms.)	1º	8	—	2h32'50"	74.5 kms.
	2º	1	2	2h31'15"	75.5 "
	3º	5	3	2h31'08"	75.5 "
	4º	19	4	2h33'05"	74.5 "
	5º	2	8	2h28'04"	77.0 "
	6º	17	8	2h34'56"	73.5 "
	7º	9	10	2h31'29"	75.5 "
	8º	20	10	2h34'27"	74.0 "
	9º	10	10	2h37'28"	72.5 "
	10º	3	12	2h36'09"	73.0 "
2ª (205 Kms.)	1º	8	2	3h20'00"	61.5 kms.
	2º	2	11	3h23'03"	60.5 "
	3º	17	17	3h20'01"	61.5 "
	4º	19	22	3h24'21"	60.0 "
	5º	9	26	3h27'51"	59.0 "
	6º	20	27	3h28'15"	59.0 "
	7º	10	42	3h31'38"	58.0 "
	8º	16	42	3h33'20"	57.5 "
	9º	21	46	3h34'33"	57.5 "
	10º	18	46	3h34'38"	57.5 "
3ª (156 Kms.)	1º	9	0	2h11'56"	71.0 kms.
	2º	5	0	2h14'10"	70.0 "
	3º	1	0	2h16'00"	69.0 "
	4º	21	0	2h16'56"	68.5 "
	5º	2	0	2h17'56"	68.0 "
	6º	3	0	2h18'52"	67.5 "
	7º	19	0	2h19'04"	67.5 "
	8º	8	0	2h19'12"	67.5 "
	9º	20	0	2h19'13"	67.5 "
	10º	17	0	2h19'22"	67.5 "
4ª (248 Kms.)	1º	5	0	3h29'46"	71.0 kms.
	2º	12	0	3h34'33"	69.5 "
	3º	2	0	3h38'10"	68.5 "
	4º	20	0	3h39'38"	68.0 "
	5º	9	0	3h42'25"	69.5 "
	6º	18	0	3h45'03"	66.0 "
	7º	21	0	3h47'50"	65.5 "
	8º	8	0	3h49'49"	65.0 "
	9º	17	0	3h51'23"	64.5 "
	10º	7	0	3h52'55"	64.0 "
5ª (206.5 Kms.)	1º	5	0	2h40'16"	77.5 kms.
	2º	8	0	2h40'45"	77.0 "
	3º	20	0	2h41'15"	77.0 "
	4º	19	0	2h43'09"	76.0 "
	5º	3	0	2h48'37"	73.5 "
	6º	17	0	2h48'48"	73.5 "
	7º	9	0	2h50'09"	73.0 "
	8º	1	0	2h50'13"	73.0 "
	9º	18	0	2h55'54"	70.5 "
	10º	12	1	2h53'32"	71.5 "

Etapa	Orden	Coche N°	Ptos. en contra p. tiempo	Tiempo empleado	Veloc. promedio en kms. horarios
6ª (178.5 Kms.)	1º	20	0	2h48'16"	64.0 kms
	2º	12	0	2h49'15"	63.5 "
	3º	9	0	2h52'19"	62.5 "
	4º	5	0	2h53'11"	62.0 "
	5º	2	0	2h54'27"	61.5 "
	6º	7	0	2h55'21"	61.0 "
	7º	8	1	2h54'38"	61.5 "
	8º	21	2	3h01'34"	59.0 "
	9º	3	2	3h03'43"	58.5 "
	10º	18	7	3h05'46"	57.5 "
7ª (247.5 Kms.)	1º	5	0	3h24'38"	72.5 "
	2º	8	7	3h33'16"	70.0 "
	3º	19	10	3h36'40"	68.5 "
	4º	20	25	3h41'28"	67.0 "
	5º	17	34	3h44'47"	66.0 "
	6º	1	49	3h22'43"	73.5 "
	7º	3	60	3h53'06"	64.0 "
	8º	12	63	3h54'29"	63.5 "
	9º	2	68	3h55'53"	63.0 "
	10º	9	72	3h57'20"	62.5 "
8ª (145.5 Kms.)	1º	8	0	2h01'14"	72.5 "
	2º	19	0	2h03'00"	71.0 "
	3º	5	0	2h03'07"	71.0 "
	4º	7	0	2h04'32"	70.0 "
	5º	20	0	2h04'47"	70.0 "
	6º	1	0	2h06'34"	69.5 "
	7º	3	0	2h06'53"	69.5 "
	8º	9	0	2h06'54"	69.5 "
	9º	17	0	2h07'21"	68.5 "
	10º	10	0	2h07'50"	68.5 "

CAMIONES

Etapa	Orden	Coche N°	Ptos. en contra p. tiempo	Tiempo empleado	Veloc. promedio en kms. horarios
1ª (190 Kms.)	1º	27	0	3h18'50"	62.0 kms.
	2º	35	0	3h43'16"	51.0 "
	3º	26	0	3h48'48"	50.0 "
	4º	29	0	3h51'32"	49.5 "
	5º	32	0	3h53'15"	49.0 "
	6º	33	0	3h57'37"	48.5 "
	7º	34	14	4h09'33"	47.5 "
	8º	30	29	4h24'56"	43.5 "
	9º	31	52	4h48'06"	40.0 "
2ª (205 Kms.)	1º	29	0	5h31'10"	37.0 "
	2º	26	0	5h31'30"	37.0 "
	3º	35	1	5h30'55"	37.0 "
	4º	33	2	5h35'50"	37.0 "
	5º	32	5	5h38'36"	36.5 "
	6º	30	6	5h40'32"	36.5 "
	7º	27	7	5h39'02"	36.5 "
	8º	34	12	5h44'06"	36.0 "
	9º	31	35	6h10'30"	34.0 "

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTACION
Y BIBLIOTECA

Etapa	Orden	Coche N°	MONTES DE ORO		Veloc. promedio en kms. horarios
			tra p.	tiempo empleado	
3ª (156 Kms.)	1º	27	0	3h17'22"	47.5 "
	2º	30	0	3h18'48"	47.5 "
	3º	32	0	3h20'00"	47.0 "
	4º	26	0	3h24'19"	46.0 "
	5º	33	0	3h24'24"	46.0 "
	6º	34	0	3h26'38"	45.0 "
	7º	35	0	3h34'22"	44.5 "
	8º	29	0	3h34'50"	44.5 "
	9º	31	0	3h39'37"	43.0 "
4ª (248 Kms.)	1º	32	0	5h17'52"	47.0 "
	2º	27	0	5h18'29"	47.0 "
	3º	33	0	5h22'14"	46.0 "
	4º	35	0	5h26'49"	45.5 "
	5º	26	0	5h29'15"	45.0 "
	6º	34	0	5h32'35"	45.0 "
	7º	30	0	5h43'50"	43.5 "
	8º	29	0	5h49'45"	42.5 "
	9º	31	37	7h04'48"	35.5 "
5ª (206.5 Kms.)	1º	27	0	3h35'55"	57.5 "
	2º	26	0	3h36'17"	57.5 "
	3º	35	0	3h39'35"	57.0 "
	4º	33	0	3h40'03"	57.0 "
	5º	29	0	3h52'17"	53.5 "
	6º	30	0	3h57'36"	53.0 "
	7º	32	0	3h57'38"	53.0 "
	8º	34	0	4h08'44"	51.5 "
	9º	31	19	4h53'58"	42.5 "
6ª (178.5 Kms.)	1º	29	0	3h56'46"	45.5 "
	2º	26	0	3h57'14"	45.5 "
	3º	35	0	4h04'03"	44.5 "
	4º	32	0	4h05'22"	44.5 "
	5º	27	0	4h06'32"	44.5 "
	6º	34	0	4h18'27"	41.5 "
	7º	33	0	4h24'08"	40.5 "
	8º	30	0	4h32'24"	40.0 "
	9º	31	0	4h56'08"	36.0 "
7ª (247.5 Kms.)	1º	27	0	4h58'10"	49.5 "
	2º	26	0	5h02'04"	49.5 "
	3º	35	0	5h18'54"	47.0 "
	4º	29	0	5h24'46"	46.0 "
	5º	32	0	5h28'30"	45.5 "
	6º	33	1	5h25'16"	45.5 "
	7º	30	10	5h47'07"	43.0 "
	8º	34	37	6h14'45"	40.0 "
	9º	31	56	6h56'13"	36.0 "
8ª (145.5 Kms.)	1º	26	0	2h39'51"	55.0 "
	2º	27	0	2h43'42"	54.0 "
	3º	35	0	2h53'25"	50.5 "
	4º	32	0	3h01'33"	48.5 "
	5º	29	0	3h01'49"	48.5 "
	6º	30	0	3h05'22"	47.0 "
	7º	34	0	3h12'26"	45.5 "
	8º	33	4	3h11'37"	45.5 "
	9º	31	6	3h32'01"	41.5 "

CLASIFICACION TOTAL DE LA PRUEBA POR TIEMPOS
(1.577 kilómetros)

AUTOS

Orden	Coche N°	Ptos. en contra p. tiempo	Tiempo empleado	Veloc. promedio en kms. horarios
1º	8	10	23h11'44"	68.0 kms.
2º	20	62	23h17'19"	68.0 "
3º	19	77	23h59'53"	65.5 "
4º	17	88	23h48'20"	66.0 "
5º	5	105	23h17'12"	68.0 "
6º	9	108	23h40'23"	66.5 "
7º	3	122	24h15'37"	65.0 "
8º	1	154	23h50'57"	68.0 "
9º	18	164	24h32'15"	64.5 "
10º	2	183	24h09'08"	65.5 "
11º	10	189		
12º	12	204		
13º	16	210		
14º	7	230		
15º	21	234		
16º	22	347		
17º	13	449		
18º	15	475		
19º	14	479		
20º	23	551		
21º	6	553		
22º	11	701		
23º	24	933		

CAMIONES

Orden	Coche N°	Ptos. en contra p. tiempo	Tiempo empleado	Veloc. promedio en kms. horarios
1º	26	0	33h29'18"	47.0 kms.
2º	29	0	35h02'55"	45.0 "
3º	35	1	34h11'19"	46.5 "
4º	32	5	34h02'46"	46.5 "
5º	27	7	33h02'02"	48.0 "
6º	33	7	35h01'06"	45.0 "
7º	30	45	36h30'35"	43.5 "
8º	34	63	36h47'14"	43.0 "
9º	31	205	42h02'11"	37.5 "

Los cuadros que anteceden, de clasificación de acuerdo a la velocidad desarrollada, tienen importancia solamente para la determinación de algunos premios donados por juntas locales, con la expresa condición de adjudicarlos al que empleara menor tiempo en una etapa determinada.

Desde el momento en que no se quiso hacer

nunca una prueba de velocidad, estas clasificaciones tienen un valor muy limitado. Los verdaderos resultados técnicos están consignados en los cuadros de clasificación general de la prueba que se agregan al final de este informe, en el estado final, cuyos resultados se resumen.

CLASIFICACION GENERAL POR ETAPAS

AUTOS

Orden	1ª etapa		2ª etapa		3ª etapa		4ª etapa	
	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en con.
1º	8	11.75	8	17.75	5	13.00	3	13.12
2º	5	12.00	2	40.37	3	13.12	5	14.00
3º	1	17.50	17	41.12	24	14.87	8	15.75
4º	3	20.12	19	43.37	20	15.00	20	19.00
5º	20	21.00	20	50.00	8	15.75	16	21.25
6º	19	22.37	9	54.00	19	18.37	18	21.75
7º	10	23.75	18	63.75	7	19.37	9	22.00
8º	9	25.00	16	66.25	1	20.50	22	23.12
9º	7	28.37	3	68.12	10	20.75	1	24.50
10º	2	29.37	10	73.75	18	21.75	17	26.12
11º	16	30.25	21	75.00	17	22.12	12	26.75
12º	18	30.75	22	80.12	21	24.00	4	27.66
13º	15	36.87	1	91.50	2	24.37	21	31.00
14º	21	37.00	24	93.87	23	26.75	7	35.37
15º	22	38.12	13	95.12	16	28.25	10	36.75
16º	14	53.50	12	96.75	13	31.12	14	49.50
17º	11	53.62	4	101.66	22	32.12	6	52.37
18º	23	54.75	23	107.75	4	32.66	15	52.87
19º	17	58.12	5	112.00	15	39.87	2	53.37
20º	12	61.75	7	131.37	14	52.50	11	55.62
21º	13	74.12	11	136.62	9	53.00	24	60.87
22º	6	104.37	14	141.50	12	58.75	19	61.37
23º	4	108.66	15	252.87	11	60.62	23	119.75
24º	24	332.87	6	275.37	6	112.37	13	152.12

Orden	5ª etapa		6ª etapa		7ª etapa		8ª etapa	
	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en contra	Coche Nº	Puntos en con.
1º	3	12.12	3	14.12	5	14.00	3	14.12
2º	1	14.50	8	14.75	8	24.75	8	14.75
3º	8	14.75	12	15.75	19	29.37	1	17.50
4º	5	15.00	20	16.00	20	42.00	(5	18.00
5º	18	19.75	7	21.37	17	59.12	4º (20	18.00
6º	20	23.00	2	28.37	1	59.50	10	18.75
7º	17	25.12	18	30.75	3	72.12	7	19.37
8º	7	25.37	5	31.00	12	91.75	21	21.00
9º	12	28.75	9	32.00	9	92.00	9	22.00
10º	21	29.00	22	33.12	10	98.75	18	22.75
11º	13	30.12	21	34.00	2	101.37	12	27.75
12º	19	33.37	16	38.25	18	102.75	19	28.37
13º	16	38.25	1	38.50	15	114.87	17	30.12
14º	9	40.00	19	39.37	7	129.37	16	40.25
15º	10	40.75	15	39.87	16	131.25	22	42.12
16º	22	47.12	4	43.66	13	152.12	5	45.37
17º	15	55.87	14	46.50	6	155.37	13	50.12
18º	14	66.50	6	57.37	22	176.12	14	56.50
19º	6	75.37	17	60.12	23	186.75	15	58.87
20º	4	89.66	23	62.75	24	196.87	2	59.37
21º	2	107.37	10	64.75	21	204.00	11	68.62
22º	23	114.75	24	72.87	11	218.62	23	72.75
23º	11	120.62	11	90.62	14	251.50	24	113.87
24º	24	191.87	13	91.12				

Abandonó el 4.

CLASIFICACION GENERAL TOTAL

AUTOS

Orden	Coche N°	Puntos en contra
1º	8	130.00
2º	20	204.00
3º	3	227.00
4º	5	229.00
5º	19	276.00
6º	1	284.00
7º	18	314.00
8º	17	322.00
9º	9	340.00
10º	10	378.00
11º	16	394.00
12º	12	408.00
13º	7	410.00
14º	2	444.00
15º	21	455.00
16º	22	472.00
17º	15	652.00
18º	13	666.00
19º	14	718.00
20º	23	746.00
21º	11	805.00
22º	6	878.00
23º	24	1.078.00
24º	Abandonó el 4	

CLASIFICACION GENERAL POR ETAPAS

CAMIONES

Orden	1ª etapa		2ª etapa		3ª etapa		4ª etapa	
	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en con.
1º	33	7.37	29	10.75	26	9.50	29	10.75
2º	35	8.25	35	14.25	30	10.00	35	11.25
3º	(27	9.12	26	14.50	29	11.75	33	12.37
4º	32	9.12	33	15.37	32	12.12	32	13.12
5º	26	9.50	32	22.12	34	13.75	27	17.12
6º	29	11.75	34	29.75	35	14.25	30	19.00
7º	34	22.75	27	33.12	33	16.37	34	20.75
8º	30	39.00	30	34.00	27	17.12	26	28.50
9º	31	66.87	31	55.87	31	17.87	31	65.87
3º		(						
	5ª etapa		6ª etapa		7ª etapa		8ª etapa	
	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en contra	Coche N°	Puntos en con.
1º	33	8.37	35	6.25	26	9.50	30	9.00
2º	29	9.75	26	8.50	29	9.75	29	10.75
3º	30	10.00	29	9.75	(27	11.12	35	11.25
4º	35	11.25	30	12.00	32	11.12	34	13.75
5º	26	11.50	32	12.12	35	14.25	33	15.37
6º	27	12.12	33	13.37	33	18.37	26	19.50
7º	32	14.12	31	17.87	30	27.00	32	20.12
8º	34	18.75	27	18.12	34	55.75	27	36.12
9º	31	39.87	34	19.75	31	87.87	31	37.87
					3º			
					(			

CLASIFICACION GENERAL TOTAL

CAMIONES

Orden	Coche Nº	Puntos en contra
1º	29	85.00
2º	35	91.00
3º	33	107.00
4º	26	111.00
5º	32	114.00
6º	27	154.00
7º	30	160.00
8º	34	195.00
9º	31	390.00

En los resultados parciales por etapas aparecen cantidades fraccionarias que resultan de dividir el puntaje total en contra adjudicado por consumo de carbón y handicap, entre las ocho etapas de que se componía el circuito.

El detalle de dichos handicaps se consigna en los cuadros de handicaps y consumos de carbón que se agregan al final del folleto.

En el cuadro de consumo de carbón hay un consumo tolerado que es diferente para cada coche y que surge de la aplicación de la fórmula correspondiente para el consumo establecida en el reglamento general.

Los pesos de los distintos vehículos y los consumos tolerados de acuerdo con ellos, son los siguientes:

PESO DE LOS AUTOMOVILES Y CONSUMO TOLERADO

Nº	Peso del vehíc. kilos	Con. de comb. tolerado gramos/km.
1	1.930	243
2	1.660	216
3	1.770	227
4	2.100	260
5	1.950	245
6	1.810	231
7	1.700	220
8	1.740	224
9	1.830	233
10	1.810	231
11	1.530	203
12	1.960	246
13	2.300	280
14	1.800	230
15	1.520	202
16	2.030	253
17	1.700	220
18	1.970	247
19	2.000	250
20	1.780	228
21	1.870	237
22	1.430	193
23	2.570	307
24	1.400	190

PESO DE LOS CAMIONES Y CONSUMOS TOLERADOS

Nº	PESO DEL CAMION		Cons. tolerado - grs./km.
	Vacío kgs.	Cargado kgs.	
26	3.300	4.700	388
27	3.120	4.520	380.8
28	4.000	5.400	416
29	3.000	4.400	376
30	3.750	5.150	406
31	3.420	4.820	392.8
32	3.360	4.760	390.4
33	3.170	4.570	382.8
34	3.450	4.850	394
35	3.220	4.620	384.8

IX. — PREMIOS DISTRIBUIDOS

De acuerdo al Art. 5º de las Bases Generales, se establecieron tres premios, de \$ 1.000.00, \$ 600.00 y \$ 400.00 respectivamente, para los concursantes que ocuparan el 1º, 2º y 3.º puesto en la clasificación general, y se hablaba de la posibilidad de otros premios.

A raíz de aportes del Ministerio de Industrias y Trabajo, distintas Intendencias Municipales y otras Instituciones, se estableció una escala de premios mucho más amplia, que se transcribe a continuación junto con los nombres de los ganadores del certamen que se hicieron acreedores a ellos:

LISTA DE PREMIOS

Categoría de Automóviles

1er. PREMIO:

"Comisión N. de Turismo": \$ 1.000.
"Automóvil C. del Uruguay": Trofeo.
"Monte Cudine": Cajón de Amaro
Monte Cudine. — Al primero en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez.

2º PREMIO:

"Banco de la República": \$ 750.—
Al segundo en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 20:
Isau Hernández Icardi

3er. PREMIO:

"Municipio de Montevideo": \$ 500.—
al tercero en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 3:
Juan H. Guenaga

4º PREMIO:

"Dirección G. de Asuntos Económicos": \$ 300.— al cuarto en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 5:
Oscar Coteló

- 5º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 3.000 Kgs. carbón P. Gasógenos o 150 bolsas de 15 kilogramos, preparadas, al quinto en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 19:
Diego Espósito
- 6º PREMIO:**
"Obrajes Tacuarí": 2.000 kgs. carbón para gasógenos, al sexto en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 18:
Humberto Von Zakrzewski
- 7º PREMIO:**
G. G. Mariño: Bombilla de plata, al séptimo en la clasificación general de automóviles.
Automóvil Nº 19
Manuel Banchem
- 8º PREMIO**
"Intendencia M. de Tacuarembó": \$ 100.— al automóvil más económico en la clasificación general.
Automóvil Nº 11:
Eliseo Álvarez
- 9º PREMIO:**
"Intendencia M. de Lavalleja": \$ 75. al automóvil mejor clasificado hasta Minas.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez
- 10º PREMIO:**
"Intendencia Municipal de Río Negro": \$ 50.— al automóvil mejor clasificado en la tercera etapa.
Automóvil Nº 5:
Oscar Coteló
- 11º PREMIO:**
"Junta Local de San Ramón": \$ 24.— al automóvil mejor clasificado en la sexta etapa.
Automóvil Nº 3:
Juan H. Guenaga
- 12º PREMIO:**
Pascual Gattas: Copa al automóvil de marcha más regular en el total de la prueba, por tiempos empleados.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez
- 13º PREMIO:**
"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al automóvil clasificado primero en la primera etapa.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez
- 14º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 1.000 kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kg. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la primera etapa.
Automóvil Nº 5:
Oscar Coteló
- 15º PREMIO:**
"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al automóvil clasificado primero en la segunda etapa.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez
- 16º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la segunda etapa.
Automóvil Nº 2:
Kristian Sorensen
- 17º PREMIO:**
"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al automóvil clasificado primero en la tercera etapa.
Automóvil Nº 5:
Oscar Coteló
- 18º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la tercera etapa.
Automóvil Nº 3:
Juan H. Güenaga
- 19º PREMIO:**
"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al automóvil clasificado primero en la cuarta etapa.
Automóvil Nº 3:
Juan H. Guenaga
- 20º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la cuarta etapa.
Automóvil Nº 5:
Oscar Coteló
- 21º PREMIO:**
"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al automóvil clasificado primero en la quinta etapa.
Automóvil Nº 3:
Juan H. Güenaga
- 22º PREMIO:**
"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la quinta etapa.
Automóvil Nº 8:
Juan Ramón Pérez

23º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al automóvil clasificado primero en la sexta etapa.

Automóvil Nº 3:

Juan H. Güenaga

24º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la sexta etapa.

Automóvil Nº 8:

Juan Ramón Pérez

25º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al automóvil clasificado primero en la séptima etapa.

Automóvil Nº 5:

Oscar Coteló

26º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la séptima etapa.

Automóvil Nº 8:

Juan Ramón Pérez

27º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al automóvil clasificado primero en la octava etapa.

Automóvil Nº 3:

Juan H. Güenaga

28º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos o 50 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al automóvil clasificado segundo en la octava etapa.

Automóvil Nº 8:

Juan Ramón Pérez

C a t e g o r í a d e C a m i o n e s

1er. PREMIO:

"Dirección de Industrias": \$ 1.000.—
"Automóvil C. del Uruguay": Trofeo
"Monte Cudine": Cajón Amaro Monte Cudine, al primero en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

2º PREMIO:

"A. N. C. A. P.": \$ 600.—, al segundo en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 33:

Maric Reyes Salles

3.er PREMIO:

"Banco de S. del Estado": \$ 500.—, al tercero en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

4º PREMIO:

"Dirección General de Asuntos Económicos": \$ 200.— al cuarto en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 32:

Juan Manuel Moreira

5º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 2.000 Kgs. carbón para gasógenos o 100 bolsas de 15 Kg. prepar., al quinto en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 27:

Arturo Clara Menéndez

6º PREMIO:

"Obrajes Tacuarí": 1.000 Kgs. carbón para gasógenos al sexto en la clasificación general de camiones.

Camión Nº 30:

José G. Casanovas Piana

7º PREMIO:

"Intendencia Municipal de Tacuarembó": \$ 100.—, al camión más económico en la clasificación general.

Camión Nº 27:

Arturo Clara Menéndez

8º PREMIO

"Intendencia Municipal de Leve-lleja": \$ 75.—, al camión mejor clasificado hasta Minas.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

9º PREMIO:

"Intendencia Municipal de Río Negro": \$ 50.—, al camión mejor clasificado en la tercera etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

10º PREMIO:

"Junta Local de San Ramón": \$ 24.— al camión mejor clasificado en la sexta etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

11º PREMIO:

"Rotary Club de Maldonado": Copa, al camión de marcha más regular en el total de la prueba, por tiempos empleados.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

12º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la primera etapa.

Camión Nº 33:

Mario Reyes Salles

13º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 500 Kgs. carbón para gasógenos o 25 bolsas de 15 Kgs. preparadas, al camión clasificado segundo en la primera etapa. (Se divide en partes iguales) -

Camión Nº 27:

Arturo Clara Menéndez

(250 K. ó 13 B.)

Camión Nº 32:

Juan Manuel Moreira

(250 K. ó 13 B.)

14º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la segunda etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

15º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 500 Kgs. carbón para gasógenos o 25 bolsas de 15 Kgs. prepar. al camión clasificado segundo en la segunda etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

16º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la tercera etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

17º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 500 Kgs. carbón para gasógenos o 25 bolsas de 15 Kgs. prepar. al camión clasificado segundo en la tercera etapa.

Camión Nº 30:

José G. Casanovas Piana

18º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la cuarta etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

19º PREMIO:

"Obrajes Queguay": 500 Kgs. carbón para gasógenos o 25 bolsas de 15 Kgs. prepar., al camión clasificado segundo en la cuarta etapa.

Camión Nº 33:

Mario Reyes Salles

20º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la quinta etapa.

Camión Nº 33:

Mario Reyes Salles

21º PREMIO:

"Obrajes Tacuarí": 500 Kgs. carbón para gasógenos, al camión clasificado segundo en la quinta etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

22º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.— al camión clasificado primero en la sexta etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

23º PREMIO:

"Obrajes Tacuarí": 500 Kgs. carbón para gasógenos, al camión clasificado segundo en la sexta etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

24º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la séptima etapa.

Camión Nº 26:

Enrique R. Chabat

25º PREMIO:

"Obrajes Tacuarí": 500 Kgs. carbón para gasógenos, al camión clasificado segundo en la séptima etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

26º PREMIO:

"Ministerio de Industrias y Trabajo": \$ 50.—, al camión clasificado primero en la octava etapa.

Camión Nº 30:

José G. Casanovas Piana

27º PREMIO:

"Obrajes Tacuarí": 500 Kgs. carbón para gasógenos, al camión clasificado segundo en la octava etapa.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

Categoría General Automóviles o Camiones

1er. PREMIO:

"Centro Automovilista del Uruguay": Copa al automóvil o camión primero en la clasificación general.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

2º PREMIO:

"Corporación Automovilista": Copa, al automóvil o camión segundo en la clasificación general.

Camión Nº 35:

Horacio Melazzi

3er. PREMIO:

"Automovilismo Uruguayo": Copa, al automóvil o camión tercero en la clasificación general.

Camión Nº 33:

Mario Reyes Salles

4º PREMIO:

"Intendencia M. de Flores": \$ 50.— al automóvil o camión mejor clasificado hasta Trinidad.

Camión Nº 29

Arturo Sánchez

5º PREMIO:

"Intendencia M. de Rocha": \$ 25.— al automóvil o camión mejor clasificado hasta Rocha.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

6º PREMIO:

"Junta Local Autónoma de Sarandí Grande": Copa, al automóvil o camión mejor clasificado hasta Sarandí Grande.

Camión Nº 29:

Arturo Sánchez

7º PREMIO:

"Guarani": Medalla al automóvil o camión último en la clasificación general.

Automóvil Nº 24:

Ambrosio Civetta

8º PREMIO:

"Monte Cudine": Una frasquera "Amaro Monte Cudine" a todos los competidores, automóvil y camión, que terminaron la prueba en Montevideo.

Montevideo, julio 18 de 1944

X. — MOVIMIENTO DE FONDOS

Se resume a continuación el informe final del Sr. Tesrero de la Comisión, Ing. I. Pérez Brignoni, sobre el movimiento de los fondos que permitieron solventar los gastos del Concurso y distribuir los premios en efectivo a que se refiere el Art. anterior.

INGRESOS:

Para gastos	\$ 3.424.80
Para premios	" 6.167.95
Cuotas de Inscripción	" 1.600.00
	\$ 11.192.75

EGRESOS:

Primer recorrido de ruta	\$ 59.42
Segundo recorrido de ruta ..	" 36.10
Desarrollo del Concurso	" 743.76
Impresiones varias	" 1.020.69

Devolución cuotas Inscripción "	1.600.00
Medallas, Diplomas, etc. ... "	642.29
Premios distribuidos	" 6.223.00
Lunchs, Adornos, etc.	" 239.22
Gastos varios	" 628.27

\$ 11.192.75

Montevideo, agosto 28 de 1944

Ing. I. Pérez Brignoni
Tescrero

XI. — CONCLUSIONES

El Concurso de Gasógenos ha permitido sacar interesantes conclusiones, la mayoría de las cuales han confirmado categóricamente la bondad de los dispositivos usados por la mayor parte de los actuales gasogenistas, y otras han venido a rectificar ideas erróneas.

La clasificación final de los equipos que han intervenido en la prueba de gasógenos es una consecuencia de distintos factores, entre los que intervienen, además de la eficiencia de los equipos en sí mismos, la habilidad del volante, las características de los vehículos más o menos convenientes para la prueba realizada y, naturalmente, el azar. Por lo tanto los resultados de esta clasificación no pueden tomarse en forma individual. Es solamente el conjunto de los resultados el que nos permitirá sentar conclusiones.

Puede afirmarse que son muchos los tipos de gasógenos eficientes, y para determinar el más adecuado para cada uso deberán tenerse en cuenta las características más convenientes en cada caso particular, para lo cual será necesario estudiar los efectos en el motor, los consumos, las velocidades alcanzadas, la agilidad del arranque, etc.

En primer lugar se expresarán las conclusiones de carácter exclusivamente técnico y en último término las de carácter general.

a) Conclusiones técnicas:

1º—Los gasógenos de **tiro trasversal** son los **más ágiles para el encendido**. En general demoran menos de 3 minutos, partiendo del gasógeno completamente apagado, y menos de 2 minutos cuando el mismo está semientendido por haberse dejado de utilizar por espacio de 1 ó 2 horas solamente. Para alcanzar esa agilidad es necesario que esté provisto de un aspirador de buen caudal (50 m3/hora), cuya succión sea enérgica (10 cm. de columna de agua). Estos aspiradores toman normalmente 30 cmperios, pero son preferibles a otros de menos consumo que prolongan mucho el tiempo necesario para la puesta en marcha.

2º—Los gasógenos de **tiro invertido**, con entrada de aire por varios tubos distribuidos en for-

ma anular, aunque menos ágiles en el encendido (ya que demoran entre 5 y 12 minutos para su puesta en marcha) tienen la ventaja de su **mayor tolerancia para carbones** con elevados contenidos de materias volátiles y humedad. Su sistema permite descomponer perfectamente los alquitranes y conservar mejor los filtros y el motor. Su uso resulta conveniente en equipos fijos o en aquellos camiones o tractores cuyo funcionamiento sea continuo y que, por lo tanto, no requieran una rápida puesta en marcha.

Asimismo son los más recomendables para las zonas donde sea difícil obtener un carbón de características apropiadas y uniformes (uso en charcas y, en general, en lugares donde el carbón se produce en pequeña escala). Entre esta clase de gasógenos resultan preferibles los que utilizan carbón de leña, en lugar de los que emplean leña, porque la leña requiere características uniformes que son difíciles de encontrar en todos los lugares.

3º — Los **filtros de gran superficie** (tipo panel o similares) permiten recorrer mayores distancias sin requerir limpiezas. Puede decirse que la distancia recorrida está aproximadamente en relación al cuadrado de la superficie filtrante, es decir que un coche a gasógeno que tenga doble superficie que otro, podrá recorrer cuatro veces más camino sin necesidad de limpieza.

Resulta, pues, conveniente la adopción de filtros de gran superficie, siempre que éstos no compliquen excesivamente la construcción. Asimismo conviene que el filtraje se efectúe de **afuera hacia adentro**, en primer lugar porque esto facilita las limpiezas, y en segundo término porque se producen precipitaciones de partículas en el fondo del recipiente, que depuran el gas previamente a su paso por el filtro, contribuyendo a aumentar el tiempo entre las limpiezas.

4º — El **filtraje sin filtro** de paño dio malos resultados, en lo que respecta al estado del motor al finalizar la prueba. Así, los filtros de bolsa porosa con viruta, los de carbón de coke con barboteo en aceite, y los de viruta de madera y corcho, que se utilizaron en algunos vehículos y que no estaban complementados con filtraje a través de paño, dieron malos resultados, ya que en los motores de dichos vehículos, al finalizar la prueba se notaron evidentes síntomas de defecto de filtraje.

5º — En cuanto al **consumo de carbón**, el de los gasógenos de tiro invertido y los de tiro trasversal es aproximadamente el mismo (entre 200 y 300 grs. por kilómetro). En cambio, los de **tiro ascendente** consumieron de un 15 a un 50 % más (350 grs. por km.) (Estos valores variando de acuerdo al peso del coche o camión). Los valores enumerados corresponden al tipo corriente de coches equipados con motores de 3 1/2 litros de cilindrada.

b) Conclusiones generales

1º — Las altas velocidades desarrolladas y la regularidad de marcha de los equipos que intervinieron, han demostrado que el gasógeno no es una solución despreciable, ni aun en los casos de transportes que requieran rapidez y regularidad. Al mismo tiempo se ha puesto de manifiesto la capacidad técnica de la industria nacional en la construcción de gasógenos. Esta conclusión se ve confirmada en los siguientes hechos:

- a) La velocidad promedio de algunos automóviles en el recorrido total del circuito, fué superior a 70 km. por hora, llegando a máximos superiores a 100 km. en carreteras apropiadas.
- b) Los camiones excedieron ampliamente los promedios exigidos.
- c) De los 34 vehículos que partieron de Montevideo, uno solo debió abandonar, por rotura del eje delantero; los 33 restantes cumplieron con toda regularidad el circuito previsto.

2º — El gasógeno, convenientemente empleado, puede ayudar mucho a solucionar el problema actual de la escasez de combustibles, y debe fomentarse su empleo por ser la solución más racional para la sustitución de la nafta. Esta conclusión está demostrada en los siguientes hechos:

- a) Utilice un sustituto en estado natural (leña) o ligeramente transformado (carbón de leña). No requiere por lo tanto transformaciones costosas o de escaso rendimiento.
- b) La equivalencia de consumo (1.5 kilos por litro de nafta) lo hace económicamente conveniente, a pesar de las altas cotizaciones actuales del carbón de leña.
- c) El examen de los motores efectuado al terminar la prueba ha demostrado que no hay síntomas de deterioro ni de desgaste anómalo, cuando los filtros son apropiados. Asimismo el aceite del motor se conserva en su viscosidad inicial, ya que no sufre diluciones.
- d) Al permitir el mantenimiento de la circulación de los vehículos automotores, contribuye al normal desarrollo de las actividades comerciales e industriales, sobre todo en las del ramo del automóvil, de las que dependen muchos miles de obreros y empleados.

3º — Aun al terminarse la guerra, podría y debería mantenerse el uso del gasógeno, desviándolo hacia los transportes pesados, los equipos agrícolas y los tractores agrícolas. Esta política favorecería la continuación de la explotación de los mineros actuales, naturales o artificiales, para la fabricación de carbón de leña en las zonas alejadas de la capital, donde el carbón tiene poco valor y donde debe lógicamente fomentarse el gasógeno como solución racional y conveniente.

CONCURSO DE GASOGENOS

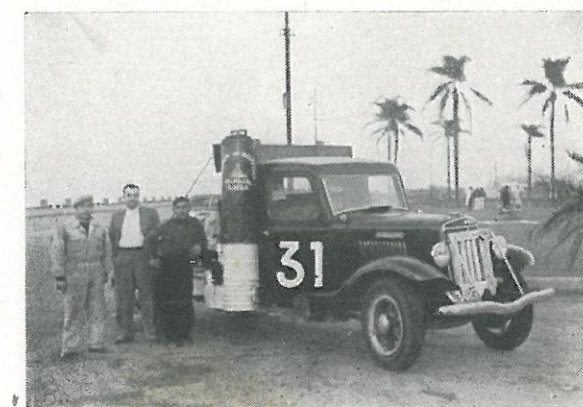
CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS Y GASOGENOS

COCHE N°	MATRICULA	MARCA	MARCA DEL GASOGENO FABRICANTE	PESO DEL VEHICULO en Kgms.	CARGA ADICIONAL	TIPO DEL GENERADOR	TRAMPAS PARA CENIZAS	TIPO DE FILTROS	TIPO DE ENFRIADORES	OBSERVACIONES
1	899 oficial.	CHEVROLET 6	CEG (ANCAP)	1930		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 radiador adelante con trampa de agua.	Tobera seca de hierro dulce forrada || Lleva filtro de aceite ancip.
2	37139	FORD V8	BOOMERANG (Sorensen)	1660		Tiro Transversal.	1 ciclón.	6 elementos filtrantes (hacia adentro)	3 tubos verticales atrás.	La tobera seca se ensancha haciendo de tapa para limpieza de escorias || Lleva filtro de aceite ancip.
3	7024	FORD V8	ENBECAR	1770		Tiro transversal.	camara de cenizas bajo el filtro.	De 7 paneles (hacia adentro)	tubo rectangular atravesado por tres tubos de aire.	Tobera seca (prefiltro de viruta metálica). Lleva gotero de aceite.
4	37588	CHRYSLER 8	Federico Konrad.	2100		Tiro Transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 tubo atrás.	Tobera seca || Lleva filtro de aceite de barboteo.
5	A6280	CHEVROLET 6	Coleto Casanoya (ANCAP)	1950		Tiro Transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 radiador adelante.	Tobera || Lleva filtro de aceite ancip.
6	20502	CHRYSLER 6	GAT	1810		Tiro ascendente (depende central del carbon y salida periferica de gases) (con refractorio)	camara de cenizas bajo la rejilla.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	2 tubos verticales atrás.	Con parilla. || Con inyección de agua regulable manualmente.
7	20944	FORD V8	Mihalik y Matys.	1700		Tiro transversal (forma rectangular)	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 radiador adelante.	Tobera seca || Lleva filtro de aceite de barboteo.
8	Prueba 5	FORD V8	Ramon Perez e hijo.	1740		Tiro Transversal.	1 ciclón.	de paneles (hacia adentro) 8 bastidores.	1 radiador adelante.	Tobera húmeda || Lleva gotero de superlub.
9	36958	FORD V8	José Estevez.	1830		Tiro Transversal	1 ciclón.	de bolsa subdividida (hacia afuera)	1 radiador adelante.	Tobera seca || Lleva filtro de aceite ancip.
10	42173	FORD V8	General Motors.	1810		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa conica con la punta levanta (hacia afuera)	1 tubo vertical atrás.	Tobera seca
11	12038	CHRYSLER 4	ALCO	1530		Tiro invertido (con refractorio)	1 ciclón.	de paneles (hacia adentro)	1 tubo múltiple.	Con caño anular 8 salidas y una toma.
12	50339	CHEVROLET 6	CORAU	1960		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera).	2 tubos verticales atrás.	Tobera seca || Lleva gotero de superlub.
13	20504	HUDSON	Manfrini Haos.	2300		Tiro transversal.	2 ciclones.	de bolsa rellena de virutas (hacia adentro)	1 tubo vertical atrás.	Tobera seca de hierro dulce.
14	E2518	CHEVROLET 6	Difilippo Haos.	1800		Tiro invertido (con refractorio)	camara de cenizas debajo del generador.	de carbon de coke y barboteo en aceite.	1 tubo múltiple.	Con 6 toberas y 3 encendedores || Lleva filtro de aceite tipo ancip.
15	2950	FORD 4	E. Guljak (ANCAP)	1590		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 tubo vertical atrás.	Tobera húmeda || Lleva filtro de aceite tipo ancip.
16	50642	FORD V8	Cooper (Sub. Electricity)	2030		Tiro invertido (con refractorio)	camara de cenizas debajo del generador	de bolsa (hacia adentro) con soporte de alambre.	4 tubos verticales.	Tobera anular con 2 tomas de aire y 6 salidas || Tobera auxiliar para encendido || Filtro de aceite de barboteo.
17	R1003	FORD V8	GAT	1700		Tiro ascendente (depende central del carbon y salida periferica de gases) (con refractorio)	camara de cenizas bajo la rejilla.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	2 tubos verticales atrás.	Con parilla || Con inyección de agua regulable manualmente.
18	N33	FORD V8	Cooper (Sub. Electricity)	1770		Tiro invertido (con refractorio)	camara de cenizas debajo del generador	de bolsa (hacia adentro) con soporte de alambre	4 tubos verticales.	Tobera anular con 2 tomas de aire y 6 salidas || Tobera auxiliar para encendido || Filtro de aceite de barboteo.
19	53098	CHEVROLET 6	General Motors.	2000		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa conica con la punta levanta (hacia afuera)	1 tubo vertical atrás.	Tobera seca.
20	Prueba 7	FORD V8	L. Hernandez (ANCAP)	1760		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción.	1 tubo vertical atrás.	Tobera húmeda || Filtro de aceite tipo ancip.
21	38198	FORD V8	De Leon y Vivo (ANCAP)	1870		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción.	1 tubo vertical atrás.	Tobera seca || Filtro de aceite tipo ancip.
22	20393	FORD 4	Luis Gonzalez.	1430		Tiro transversal.	1 ciclón.	con viruta de madera solamente y corcho debajo.	1 tubo vertical atrás.	Tobera seca.
23	37846	LINCOLN V8	CIR (ANCAP)	2370		Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 tubo vertical atrás.	Tobera húmeda || Filtro de aceite ancip.
24	2318	FORD 4	Mihalik y Matys.	1400		Tiro transversal (forma rectangular)	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción.	1 radiador adelante.	Tobera seca || Lleva filtro de aceite de barboteo.
26	Q630	CHEVROLET	Cooper (Sub. Electricity)	3300	4.700	Tiro invertido (con refractorio)	camara de cenizas debajo del generador.	de bolsa (hacia adentro) con soporte de alambre.	4 tubos enfriadores.	Tobera anular con 2 tomas de aire y 6 salidas || Tobera auxiliar para encendido || Filtro de aceite de barboteo.
27	PR.82	CHEVROLET	Imbert (Importado)	3120	4.520	Tiro invertido (a laña)	prefiltro de carbon en la parte inferior del generador.	especial de aceite.	3 condensadores de agua y alquitran.	Filtro de aceite
28	L.2166	INTERNATIONAL	Manuel R. Otero (ANCAP)	4000	5.400	Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción.	1 tubo enfriador.	Tobera húmeda || Lleva filtro de aceite ancip.
29	L.3027	INTERNATIONAL	Helvético (A. Nemer)	3000	4.400	Tiro transversal.	1 ciclón.	de paneles (hacia adentro) 16 paneles.	1 radiador adelante.	Tobera húmeda.
30	O. 1905	FORD V8	Mario Navarro.	3750	5.150	Tiro invertido (a laña).	prefiltro de carbon en la parte inferior del generador.	batería de filtros forrada de arpillera.	4 condensadores de agua y alquitran.	Tubo enfriador múltiple.
31	65483	FORD V8	E. Guljak (ANCAP)	3420	4.890	Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 tubo enfriador.	Tobera húmeda || Lleva filtro de aceite tipo ancip.
32	65496	CHEVROLET	General Motors.	3360	4.760	Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción	1 tubo enfriador.	Tobera húmeda ||
33	M. 5057	FORD V8	Ramon Perez e Hijo.	3170	4.570	Tiro transversal.	1 ciclón.	de paneles (hacia adentro) 9 paneles.	1 radiador adelante.	Tobera húmeda || Lleva gotero de aceite.
34	N. 75	INTERNATIONAL	BOOMERANG (Sorensen)	3450	4.850	Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera).	tubos enfriadores.	Tobera seca ensanchada haciendo de tapa para limpieza de escorias || Lleva filtro de aceite tipo ancip.
35	1548	CHEVROLET	CEG (ANCAP)	3220	4.820	Tiro transversal.	1 ciclón.	de bolsa (hacia afuera) con recámara de calefacción.	2 tubos enfriadores.	Tobera húmeda || Lleva filtro de aceite ancip.



El auto N° 8, de Juan R. Pérez con Luis M. Carámbula, vencedor de la categoría autos. Gasógeno Ramón Pérez e hijo.

Camión N° 29, de Arturo Sánchez y Raúl Barco, con gasógeno Helvético clasificado en 1.er término en la categoría camiones, al terminar la prueba de suficiencia, en la que llevó el número 31.



CONCURSO DE GASOGENOS

1ª ETAPA

A U T O S

SGO. VAZQUEZ - SAN JOSE
SAN JOSE - COLONIA

TIEMPO AUTOS 0^b 53 m.
TIEMPO AUTOS 1^a 42 m.

TIEMPO CAMIONES 1^a 17 m.
TIEMPO CAMIONES 2^a 38 m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA S ^o VAZQUEZ	10.30.00	10.30.30	10.31.00	10.31.30	10.32.00	10.32.30	10.33.00	10.33.30	10.34.00	10.34.30	10.35.00	10.35.30	10.36.00	10.36.30	10.37.00	10.37.30	10.38.00	10.38.30	10.39.00	10.39.30	10.40.00	10.40.30	10.41.00	10.41.30
HORA DE LLEGADA SAN JOSE	11.23.45	11.26.14	11.28.04	11.33.23	11.26.00	11.40.25	11.33.56	11.26.30	11.30.24	11.31.00	11.40.11	11.35.50	11.40.20	11.39.05	11.39.50	11.36.31	11.33.56	11.38.03	11.33.20	11.35.52	11.34.18	11.44.00	11.43.21	11.49.44
NEUTRALIZACIONES											0.00	3.30			0.00							0.00		0.00
TIEMPO EMPLEADO 1 ^a 1/2 ETAPA	53.45	55.34	57.04	1.01.53	54.08	1.07.55	1.00.56	53.00	56.24	56.38	57.11	54.50	1.04.20	1.02.35	54.50	59.01	55.56	59.33	54.20	56.22	54.10	55.30	1.02.21	1.00.14
PUNTOS PERDIDOS 1 ^a 1/2 ETAPA	2	7	12	26	3	44	7	0	10	10	12	5	34	28	5	18	8	19	4	10	3	7	28	21
HORA DE SALIDA SAN JOSE	15.23.00	15.00.00	15.01.00	15.02.00	15.03.00	15.04.00	15.05.00	15.06.00	15.07.00	15.08.00	15.09.00	15.10.00	15.11.00	15.12.00	15.13.00	15.14.00	15.15.00	15.16.00	15.17.00	15.18.00	15.19.00	15.20.00	15.21.00	15.22.00
HORA DE LLEGADA COLONIA	17.30.30	17.02.30	17.10.05	17.35.00	17.10.00	17.26.00	17.18.45	17.24.05	17.17.05	17.18.50	17.33.00	18.06.30	17.30.35	17.23.35	17.32.05	17.23.00	17.24.00	17.23.30	17.25.45	17.26.05	17.32.00	17.39.00	17.34.45	19.12.50
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.15	35.10	30.00	31.00	1.03.50	31.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	22.57	30.00	30.00	32.00
TIEMPO EMPLEADO 2 ^a 1/2 ETAPA	1.37.30	1.32.50	1.39.05	2.03.00	1.37.00	1.52.00	1.43.45	1.39.50	1.35.05	1.40.50	1.53.00	1.52.40	1.40.35	1.41.35	1.49.05	1.39.00	1.39.00	1.37.30	1.30.45	1.30.05	1.45.03	1.40.00	1.43.45	5.18.50
PUNTOS PERDIDOS 2 ^a 1/2 ETAPA	0	1	0	63	0	30	5	0	0	0	33	32	19	0	21	0	0	0	0	0	9	21	5	290
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	2	8	12	89	3	74	12	0	10	10	45	37	53	28	26	18	8	19	4	10	12	28	33	311
LIMPIEZA DE FILTROS ANTES DE LARGADA	1	2				1	1		1	1		1			1		2		1		1			1
TIEMPOS EMPLEADOS	1.00	7.20				2.30	2.00		2.00	2.00		2.00			1.30		3.00		2.00		2.30			2.00
PUNTOS PERDIDOS	2	5				2	2		2	2		2			2		3		2		2			2
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA					1																			
PUNTOS PERDIDOS					1																			
CAMBIO FILTROS Y LIMPIEZA FILTROS ACEITE				1-0								1-0	1-0							1-0		1-0	1-0	
PUNTOS PERDIDOS				10								10	10							10		10	10	
LIMPIEZA DE CICLON						1										1	1							1
PUNTOS PERDIDOS						1										1	1							1
LIMPIEZA DE GENERADOR																								
PUNTOS PERDIDOS																								
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	8.00	2.15	3.30	3.00	2.30	16.00	3.00	4.00	3.30	3.00	3.00	3.15	2.30	11.00	2.00	4.00	36.00	6.00	4.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.45
PUNTOS PERDIDOS 1 ^a 1/2 ETAPA	8	2	3	3	2	16	3	4	3	3	3	3	2	11	2	4	36	6	4	3	2	2	2	2
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	3.00	8.00	2.30	5.30	4.00	2.00	8.30	4.00	5.30	1.30	3.00	3.15	3.00	14.00	2.00	4.00	4.00	2.00	4.00	3.00	2.10	1.30	1.00	3.30
PUNTOS PERDIDOS 2 ^a 1/2 ETAPA	1	2		1	1		2	1	2	1	1	1	1	4		1	1		4	1				1
PUNTOS PERDIDOS HARDICAP Y CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	8.37	7.00	11.00	8.12	9.75	5.87
TOTAL PUNTOS PERDIDOS	17.50	29.37	20.12	108.66	12.00	104.37	28.37	11.75	25.00	23.75	53.62	61.75	74.12	53.50	36.87	30.25	58.12	30.75	22.37	21.00	37.00	30.12	54.75	532.87

	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
HORA DE SALIDA S ^o VAZQUEZ	10.42.00	10.42.30	10.43.00	10.43.30	10.44.00	10.44.30	10.45.00	10.45.30	10.46.00	10.46.30
HORA DE LLEGADA SAN JOSE	11.57.48	11.58.20		12.00.02	12.30.46	12.11.28	12.01.55	11.57.52	12.16.03	11.57.46
NEUTRALIZACIONES										
TIEMPO EMPLEADO 1 ^a 1/2 ETAPA	1.15.48	1.15.50		1.16.32	1.46.46	1.26.56	1.16.55	1.22.22	1.30.03	1.11.16
PUNTOS PERDIDOS 1 ^a 1/2 ETAPA	0	0		0	29	9	0	0	13	0
HORA DE SALIDA SAN JOSE	15.33.00	15.34.00		15.26.00	15.27.00	15.28.00	15.29.00	15.30.00	15.31.00	15.32.00
HORA DE LLEGADA COLONIA	18.36.00	17.57.00		18.31.30	18.49.10	18.51.10	18.35.20	18.35.15	18.48.30	18.34.00
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00		30.00	44.00	2.00	30.00	30.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 2 ^a 1/2 ETAPA	2.33.00	2.01.00		2.35.00	2.38.10	3.21.10	2.36.20	2.35.15	2.39.30	2.32.00
PUNTOS PERDIDOS 2 ^a 1/2 ETAPA	0	0		0	0	43	0	0	1	0
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	0	0		0	29	52	0	0	14	0
LIMPIEZA DE FILTROS ANTES DE LARGADA										
TIEMPOS EMPLEADOS										
PUNTOS PERDIDOS										
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA										
PUNTOS PERDIDOS										
CAMBIO FILTROS Y LIMPIEZA FILTROS ACEITE										
PUNTOS PERDIDOS										
LIMPIEZA DE CICLON										
PUNTOS PERDIDOS										
LIMPIEZA DE GENERADOR										
PUNTOS PERDIDOS										
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	4.30	3.30		3.00	3.00	3.00	3.00	2.00	1.30	3.00
PUNTOS PERDIDOS 1 ^a 1/2 ETAPA	4	3		3	3	3	2	1	3	
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	4.30	5.00		2.00	3.00	2.30	3.00	2.00	2.30	2.30
PUNTOS PERDIDOS 2 ^a 1/2 ETAPA	1	1		1		1				
PUNTOS PERDIDOS HARDICAP Y CARBON	4.50	5.12		5.75	5.00	10.87	5.12	5.37	7.75	5.25
TOTAL PUNTOS PERDIDOS	9.50	9.12		11.75	39.00	66.87	9.12	7.37	22.75	8.25

CLASIFICACION 1ª ETAPA	3 ^a	10 ^a	4 ^a	23 ^a	2 ^a	22 ^a	9 ^a	1 ^a	8 ^a	7 ^a	17 ^a	20 ^a	21 ^a	16 ^a	13 ^a	11 ^a	19 ^a	12 ^a	6 ^a	5 ^a	14 ^a	15 ^a	18 ^a	24 ^a
------------------------	----------------	-----------------	----------------	-----------------	----------------	-----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

	5 ^a	3 ^a	6 ^a	8 ^a	9 ^a	3 ^a	1 ^a	7 ^a	2 ^a
--	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------



El auto N° 19, de Diego Spósito y Fernando Bruquetas, clasificado en 5º lugar, corrió con el N° 34 la prueba de suficiencia, en la que obtuvo el mejor promedio: 71 kms. por hora.

El camión N° 35 —vehículo oficial de la ANCAP— con gasógeno construido en sus talleres, con Horacio Melazzi y Francisco Rubí, se clasificó 2º en el concurso, y marcó el mejor promedio para camiones en la prueba de suficiencia: 51.0 kilómetros por hora.



CONCURSO DE GASOGENOS

2ª ETAPA

A U T O S

COLONIA - CARMELO
CARMELO - MERCEDES

TIEMPO AUTOS 1ª 14m.
TIEMPO AUTOS 2ª 05m

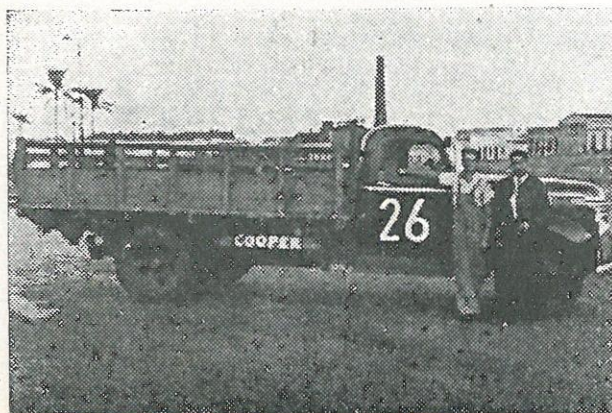
TIEMPO CAMIONES 2ª 00m.
TIEMPO CAMIONES 3ª 35m.

C A M I O N E S

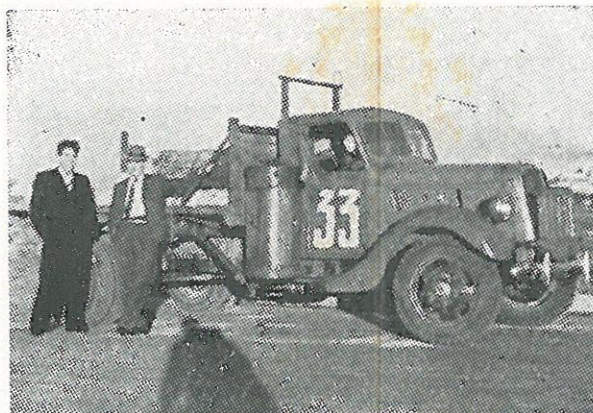
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA COLONIA	9.34.00	9.55.00	9.35.00	9.36.00	9.37.00	10.06.00	9.56.00	9.38.00	9.39.00	9.40.00	9.41.00	9.42.00	9.43.00	10.14.00	9.44.00	9.45.00	9.46.00	9.47.00	9.48.00	9.49.00	9.50.00	9.51.00	9.52.00	9.53.00
HORA DE LLEGADA CARMELO	11.20.48	11.12.47	11.03.42	11.09.54	10.53.00	11.51.45	11.23.29	10.54.00	11.00.44	11.08.06	11.14.48	11.07.02	11.20.03	11.48.00	11.17.46	11.13.12	11.05.41	11.15.53	11.09.36	11.07.35	11.15.00	11.21.57	11.63.50	12.00.40
NEUTRALIZACIONES								1.30					12.30								1.30	31.00	49.00	
TIEMPO EMPLEADO 1ª ½ ETAPA	1.28.48	1.17.47	1.28.42	1.33.54	1.16.00	1.45.45	1.27.29	1.14.30	1.21.44	1.28.06	1.33.48	1.25.02	1.24.33	1.34.00	1.33.46	1.20.12	1.19.41	1.28.53	1.21.36	1.18.35	1.25.00	1.29.67	1.30.50	1.18.40
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	38	11	44	59	6	95	40	1	23	42	59	33	31	60	59	42	17	44	29	13	33	45	50	14
HORA DE SALIDA CARMELO	14.51.00	14.52.00	14.53.00	14.30.00	14.31.00	14.32.00	14.33.00	14.34.00	14.35.00	14.36.00	14.37.00	14.38.00	14.39.00	14.40.00	14.41.00	14.42.00	14.43.00	14.44.00	14.45.00	14.46.00	14.47.00	14.48.00	14.49.00	14.50.00
HORA DE LLEGADA MERCEDES	18.06.30	18.07.16	17.59.30	17.59.21	18.27.50	18.08.52	18.00.24	17.59.30	17.48.37	17.59.52	18.02.53	17.57.23	18.01.06	18.03.00	18.29.23	17.47.08	17.43.20	17.49.45	17.47.45	11.55.40	17.58.33	17.59.22	18.25.24	19.01.30
NEUTRALIZACIONES	1.00.00	1.10.00	1.00.00	1.00.00	1.23.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.07.30	1.00.00	1.01.30	1.03.00	1.01.00	1.01.00	47.14	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.13.00	1.46.00	
TIEMPO EMPLEADO 2ª ½ ETAPA	2.15.30	2.05.16	2.06.30	2.09.01	2.33.30	2.34.52	2.27.24	2.05.30	2.08.07	2.03.32	2.14.25	2.16.23	2.21.06	2.22.00	2.57.09	2.05.08	2.00.20	2.05.45	2.02.43	2.09.40	2.09.33	2.11.22	2.17.24	2.23.38
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	31	0	4	13	86	89	67	1	3	0	58	34	48	51	156	0	0	2	0	14	13	19	37	61
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	69	11	48	72	92	184	107	2	26	42	117	67	79	111	215	42	17	46	29	27	46	64	87	75
LIMPIEZA FILTROS ANTES LARGADA	2	3	2	2		3	2		2	1	1	2			2	1	1	2	1	1	3		2	2
TIEMPOS EMPLEADOS	2.48	12.00	5.53	4.20		8.00	4.30		12.00	4.00	5.00	4.30			1.45	3.00	1.30	8.00	2.00	1.00	5.30	6.00	3.30	
PUNTOS PERDIDOS	3	7	4	4		5	4		6	3	3	4			3	2	2	4	2	2	5		4	4
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA	2				1																			
PUNTOS PERDIDOS	2				1																			
CAMBIO FILTROS Y LIMPIEZA FILTRO ACEITE						1-0				1-0					1-1									
PUNTOS PERDIDOS						10				10					12									
LIMPIEZA DE CICLON	1	1		1	1	3	1		1	1	1	2	1		2	3	1	3			1	1		1
PUNTOS PERDIDOS	1	1		1	1	3	1		1	1	1	2	1		2	3	1	3			1	1		1
LIMPIEZA DE GENERADOR	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2				1	2	1	1	1	1
PUNTOS PERDIDOS	10	5	5	10	10	5	5	5	5	5	5	10	5	5	10				5	10	5	5	5	5
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	2.37	3.35	3.30	4.05	2.30	56.00	4.30	3.00	7.30	3.30	3.00	3.00	2.30	11.00	4.00	13.00	10.00	5.00	6.00	3.00	5.30	2.00	2.00	3.30
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	2	3	5	4	2	56	4	3	7	3	3	3	2	11	4	13	10	5	6	3	5	2	2	3
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1.25	3.15	3.00	5.50	4.00	4.00	3.00	4.00	5.30	7.00	3.15	2.00	2.30	12.00	1.30	2.00	7.00	2.00	4.00	2.00	2.00	1.00	0.00	2.00
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	1	1	5	1	1	1	1	1	2	3	2	0	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0
PUNTOS PERDIDOS HANDICAP CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	8.37	7.00	11.00	8.12	9.75	5.87

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	91.50	40.37	66.12	101.66	112.00	275.37	131.37	17.75	54.	73.75	136.62	96.75	95.12	141.50	252.87	66.25	41.12	63.75	43.37	50.	75.	80.12	107.75	93.67
-----------------------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	-------	-----	-------	--------	-------	-------	--------	--------	-------	-------	-------	-------	-----	-----	-------	--------	-------

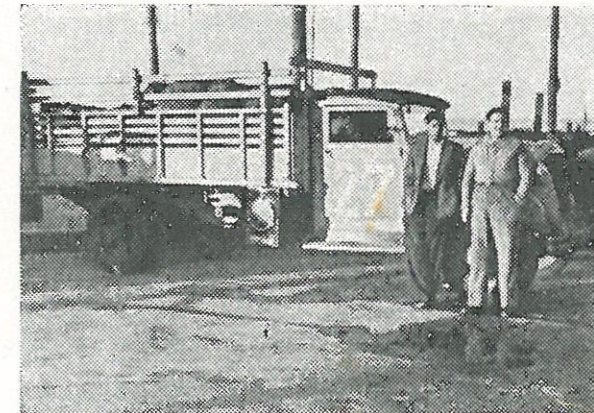
CLASIFICACION 2ª ETAPA	13ª	2ª	9	17ª	19ª	24ª	20ª	1ª	6ª	10ª	21ª	16ª	15ª	22ª	23ª	8ª	3ª	7ª	4ª	5ª	11ª	12ª	10ª	14ª
------------------------	-----	----	---	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----



Camión N° 26, de Enrique Chabat y Erasmo Díaz, con gasógeno Cooper, tercero en su categoría.



Camión N° 33, de Mario Reyes Salles y Angel Calero —Gasógeno Ramón Pérez e hijo— clasificado cuarto en su categoría.



Camión N° 27, de Arturo Clara Menéndez y Ramón Deleotti, con gasógeno Imbert, clasificado sexto. Este camión usó leña como combustible.

14.50	33.12		10.75	34	55.87	22.12	15.37	29.75	14.25
-------	-------	--	-------	----	-------	-------	-------	-------	-------

3ª	7ª		1ª	8ª	9ª	5ª	4ª	6ª	2ª
----	----	--	----	----	----	----	----	----	----

CONCURSO DE GASOGENOS

3ª ETAPA

A U T O S

MERCEDES - FRAY BENTOS
FRAY BENTOS - PAYSANDU

TIEMPO AUTOS 0^h 29^m.
TIEMPO AUTOS 1^h 55^m.

TIEMPO CAMIONES 0^h 46^m.
TIEMPO CAMIONES 3^h 08^m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA MERCEDES	12.25.00	12.25.30	12.26.00	12.26.30	12.25.00	12.15.30	12.16.00	12.16.30	12.17.00	12.17.30	12.18.00	12.18.30	12.19.00	12.19.30	12.20.00	12.20.30	12.21.00	12.21.30	12.22.00	12.22.30	12.23.00	12.23.30	12.24.00	12.24.30
HORA DE LLEGADA FRAY BENTOS	12.51.40	12.52.50	12.53.32	12.53.15	12.48.06	12.45.21	12.43.04	12.42.45	12.43.06	12.44.06	12.52.30	12.48.10	12.48.00	12.48.07	12.50.00	12.40.09	12.48.05	18.48.50	12.49.30	12.49.55	12.49.31	12.54.21	12.53.20	12.53.40
NEUTRALIZACIONES											30													
TIEMPO EMPLEADO 1ª ETAPA	26.40	27.00	27.32	29.45	25.06	29.51	27.04	26.15	26.06	26.36	34.00	29.40	29.06	28.37	30.00	27.39	27.05	27.20	27.30	27.25	26.31	30.31	29.20	29.10
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	15	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	5	1	0
HORA DE SALIDA FRAY BENTOS	15.19.00	15.20.00	15.21.00	15.22.00	15.23.00	15.00.00	15.01.00	15.02.00	15.03.00	15.04.00	15.05.00	15.06.00	15.07.00	15.08.00	15.09.00	15.10.00	15.11.00	15.12.00	15.13.00	15.14.00	15.15.00	15.16.00	15.17.00	15.18.00
HORA DE LLEGADA PAYSANDU	17.08.20	17.10.56	17.12.20	17.24.06	17.12.04	17.22.15	16.54.85	16.54.57	16.54.50	16.57.47	17.11.18	17.17.23	17.02.57	17.09.18	17.09.33	17.03.12	17.03.17	17.04.16	17.04.34	17.05.10	17.05.25	17.14.46	17.12.25	17.09.23
NEUTRALIZACIONES										6.00						6.00								16.00
TIEMPO EMPLEADO 2ª ETAPA	1.49.20	1.50.56	1.51.20	2.02.06	1.49.04	2.22.15	1.53.05	1.52.57	1.45.58	1.53.47	2.06.10	2.05.23	1.55.57	2.01.18	2.00.33	1.53.12	1.52.17	1.52.18	1.51.34	1.51.48	1.50.25	1.50.40	1.55.25	1.55.23
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	0	0	0	21	0	81	0	0	0	0	33	31	2	18	16	0	0	0	0	0	0	11	1	1
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 3ª ETAPA	0	0	0	23	0	65	0	0	0	0	48	33	2	18	19	0	0	0	0	0	0	16	2	1
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA	1	2		1		1	1		1	1		1			1	1	2	1			1		1	
TIEMPOS EMPLEADOS	3.00	5.30		2.10		1.00	3.00		6.00	7.00		3.00			3.00	5.00	6.00	4.00			3.00		2	
PUNTOS PERDIDOS	2	4		2		2	2		3	4		2			2	3	4	3			2		2	
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA						1									1		1							
PUNTOS PERDIDOS						1									1		1							
CAMBIO FILTROS Y LIMPIEZA FILTROS ACEITE	1-0					1-0								1-0										
PUNTOS PERDIDOS	10					10								10										
LIMPIEZA DE CICLON	1	1	1		1	2		1	1	1		1	1		1	1	3		1		1	1	1	1
PUNTOS PERDIDOS	1	1	1		1	2		1	1	1		1	1		1	1	3		1		1	1	1	1
LIMPIEZA DE GENERADOR		1	1		1		1	1	1	1	1	2	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1
PUNTOS PERDIDOS		5	5		5		5	5	5	5	5	10	5	5	5	5		5	5	5	5	5	5	5
TIEMPO DE PUESTA EN MARCHA	3.00	2.30	2.30	2.30	2.00	2.00	2.45	2.30	35.00	3.30	3.30	3.30	4.30	16.00	3.00	11.30	4.00	8.00	4.30	2.45	2.30	2.30	7.00	2.30
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	3	2	2	2	2	2	2	2	35	3	3	3	4	16	3	11	4	8	4	2	2	2	7	2
TIEMPO DE PUESTA EN MARCHA	2.30	1.00	2.30	2.30	1.30	3.00	3.00	4.25	3.00	2.30	2.45	3.00	3.00	11.00	2.50	6.30	3.00	2.30	2.00	1.30	3.00	1.30	1.00	2.00
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	3	2	2	1	0	0	1	3	0	0	0
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	6.37	7.00	11.00	6.12	9.75	5.67

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	20.50	24.37	13.12	32.66	13.00	112.37	19.37	15.75	53.00	20.75	60.62	58.75	31.12	52.50	39.87	28.25	22.12	21.75	16.37	15.00	24.00	32.12	26.75	14.67
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CLASIFICACION 3ª ETAPA	8ª	13ª	2ª	16ª	1ª	24ª	7ª	5ª	21ª	9ª	23ª	22ª	16ª	20ª	19ª	15ª	11ª	10ª	6ª	4ª	12ª	17ª	14ª	3ª
------------------------	----	-----	----	-----	----	-----	----	----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	-----	----

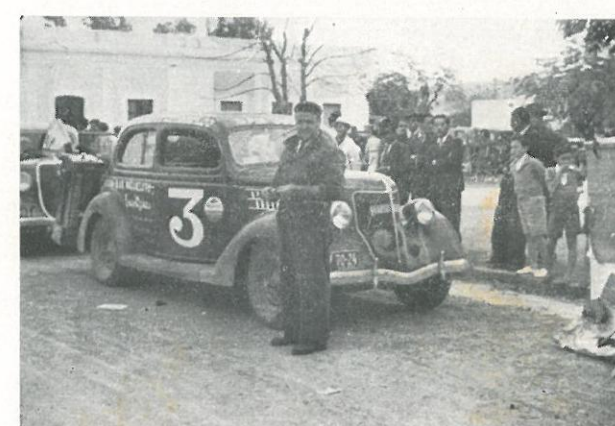
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
12.29.30	12.37.00		12.30.00	12.30.30	12.27.00	12.27.30	12.28.00	12.28.30	12.29.00	12.29.30
13.12.40	13.17.40		13.12.57	13.14.17	13.10.55	13.08.10	13.13.07	13.11.30	13.09.10	13.09.10
43.10	40.40		49.57	43.47	43.55	40.40	45.07	43.00	40.10	
0	0		0	0	0	0	0	0	0	
15.28.00	15.29.00		15.30.00	15.31.00	15.32.00	15.24.00	15.25.00	15.26.00	15.27.00	
18.14.09	18.05.34		18.21.53	18.06.01	18.27.42	18.03.20	18.04.17	18.09.30	18.21.12	
5.00										
2.41.09	2.36.34		2.51.53	2.35.01	2.53.42	2.39.90	2.39.17	2.43.36	2.54.12	
0	0		0	0	0	0	0	0	0	
0	0		0	0	0	0	0	0	0	
										1
										3.15
										3
	0-1								0-1	
2									2	
1	1		1	1				1	1	
1	1		1	1				1	1	
			1			1	1	1		1
			5			5	5	5		5
4.00	7.00		2.00	4.00	2.40	2.30	4.00	2.20	1.25	
4	7		2	4	2	2	4	2	1	
1.30	6.00		1.00	2.00	2.30	2.30	3.00	1.30	2.25	
0	2		0	0	0	0	1	1	0	
4.50	5.12		3.75	5.00	10.07	5.12	5.37	7.75	5.25	

9.50	17.12		11.75	10.00	17.67	12.12	16.37	13.75	14.25
------	-------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

1ª	8ª		3ª	2ª	9ª	4ª	7ª	5ª	6ª
----	----	--	----	----	----	----	----	----	----



El auto N° 20, de Isaú Fernández Icardi y Pedro Barrero, clasificado 2º en la categoría autos. Gasógeno I. Hernández. (Planos Ancap).



El auto N° 3, de Juan H. Guenaga y Enrique Bernasconi, clasificado 3º en su categoría. Gasógeno Enbecar.

CONCURSO DE GASOGENOS

4ª ETAPA

A U T O S

PAYSANDU - PASO DEL PUERTO
PASO DEL PUERTO - DURAZNO

TIEMPO AUTOS 2^h 30m.
TIEMPO AUTOS 1^h 44m.

TIEMPO CAMIONES 4^h 15m.
TIEMPO CAMIONES 2^h 48m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA PAYSANDU	9.33.00	9.34.00	9.35.00	9.36.00	9.37.00	9.38.00	9.39.00	9.40.00	9.41.00	9.42.00	9.43.00	9.44.00	9.45.00	9.46.00	9.47.00	9.48.00	9.49.00	9.50.00	9.51.00	9.52.00	9.53.00	9.54.00	9.55.00	9.56.00
HORA DE LLEGADA PASO DEL PUERTO	12.46.02	12.43.47	12.41.47	12.39.20	12.35.48	12.40.40	11.38.32	11.36.15	11.54.50	11.56.40	12.28.22	11.58.40	12.13.10	12.10.32	12.15.28	12.17.09	12.06.01	12.02.00	12.12.35	12.00.55	12.12.30	12.10.40	12.36.32	12.28.34
NEUTRALIZACIONES	1.44.50	32.00	30.00	43.30	37.30	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	35.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	1.13.30	30.00	30.00	30.00	40.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª ETAPA	2.03.12	1.57.47	2.11.47	2.19.50	2.01.18	2.32.40	2.15.32	2.12.15	2.07.50	2.00.40	2.39.32	2.03.40	2.22.10	2.18.52	2.14.20	2.23.09	2.11.01	2.06.00	2.22.15	2.02.55	2.13.30	2.10.40	2.27.32	2.24.34
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HORA DE SALIDA PASO DEL PUERTO	14.42.00	14.43.00	14.44.00	14.45.00	14.46.00	14.47.00	14.48.00	14.49.00	14.50.00	14.51.00	14.52.00	14.53.00	14.54.00	14.55.00	14.56.00	14.57.00	14.58.00	14.59.00	15.00.00	15.01.00	15.02.00	15.03.00	15.04.00	15.05.00
HORA DE LLEGADA DURAZNO	17.29.01	17.23.00	17.23.18	17.27.47	17.14.20	17.30.23	17.27.23	17.07.34	17.00.35	17.15.51	17.10.11	16.59.53	17.53.14	17.20.02	17.25.34	17.11.35	17.10.15	17.14.03	17.29.30	17.19.43	17.12.12	17.32.27	18.01.12	17.50.12
NEUTRALIZACIONES	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.01.01	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.02.00	1.00.00	1.00.00	1.00.00	1.05.00	1.07.00	1.12.00	1.12.00
TIEMPO EMPLEADO 2ª ETAPA	1.47.01	1.40.23	1.41.18	1.42.47	1.28.20	1.43.23	1.39.23	1.37.34	1.34.35	1.40.51	1.43.12	1.30.33	2.23.14	1.43.02	1.53.54	1.38.35	1.40.15	1.39.03	1.53.30	1.36.43	1.34.12	1.48.27	2.14.12	1.57.12
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	9	0	0	0	0	0	0	0	0	14	15	0	117	15	28	0	0	0	28	0	0	13	90	39
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 4ª ETAPA	9	0	0	0	0	8	0	0	0	14	44	0	117	15	28	0	0	0	28	0	0	13	90	39
LIMPIEZA DE FILTROS ANTES DE LARGADA	2	3		1	1	4	1		2	3	1	2	1		4	1	4	2	3	1		2	2	
TIEMPOS EMPLEADOS	3.30	3.40		2.00	3.00	5.30	4.00		8.00	4.55	3.00	4.50	3.50		8.30	3.30	5.30	3.30	14.00	1.10		5.00	4.30	
PUNTOS PERDIDOS	4	10		2	2	6	3		4	5	2	4	3		7	3	6	4	8	2		4	3	
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA		2																			1			
PUNTOS PERDIDOS		2																			1			
CAMBIO FILTROS Y LIMPIEZA FILTROS ACEITE	1-1						1-0						1-0	0-1										
PUNTOS PERDIDOS		12					10						10	2										
LIMPIEZA DE CICLON		2	1	1		2	1	1	1	1		3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	
PUNTOS PERDIDOS		2	1	1		2	1	1	1	1		3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	
LIMPIEZA DE GENERADOR	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1		1	1		1	1	1	1	2	1	2	1	1	
PUNTOS PERDIDOS	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5		5	5		5	5	5	5	10	5	10		5	5
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	2.21	10.00	2.30	4.00	2.30	20.00	6.00	2.30	3.30	3.20	4.30	3.20	4.55	13.00	4.00	6.00	11.00	6.00	4.00	4.30	2.00	1.45	10.00	7.30
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	2	10	2	4	2	20	6	2	3	3	4	5	4	13	4	6	3	6	4	4	2	1	10	7
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1.30	2.35	2.30	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00	5.00	3.00	3.00	13.15	25.00	3.00	2.00	3.00	2.00	3.40	2.30	6.55	1.30	2.00	4.00
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	4	8	1	0	1	0	2	0	6	1	0	1
PUNTOS PERDIDOS HANDICAP CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8	7.75	4.62	8.75	8.12	10.5	6.07	6.25	9.12	5.75	8.37	7	11	8.12	9.75	5.87

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	24.30	53.37	13.12	27.66	14.00	52.37	35.37	15.75	22.00	36.75	55.62	26.75	152.12	49.5	52.87	21.25	26.12	21.75	61.37	19.00	31.00	23.12	119.75	60.87
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------

CLASIFICACION 4ª ETAPA	9º	19º	1º	12º	2º	17º	14º	3º	7º	15º	20º	11º	24º	16º	18º	5º	10º	6º	22º	4º	13º	8º	23º	21º
------------------------	----	-----	----	-----	----	-----	-----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	----	-----	----	-----	----	-----	-----



Auto Nº 5, de Oscar Coteló con Raúl Fernández, clasificado 4º a solo 2 puntos del 3º. Gasógeno Coteló-Casanova. (Planos Ancap).



Auto Nº 1 (Oficial) de la ANCAP, con gasógeno Ancap, clasificado en 6º lugar. Corrió con Manuel Bancheiro y Rafael Patti.



Auto Nº 18, de Humberto Zaczewsky y Valentín Olivares, con gasógeno Cooper, clasificado 7º, que llamó la atención por llevar como pasajero a la señora esposa del corredor.

CONCURSO DE GASOGENOS

5ª ETAPA

A U T O S

DURAZNO - FLORIDA
FLORIDA - CANELONES

TIEMPO AUTOS 1ª 16m.
TIEMPO AUTOS 1ª 42m.

TIEMPO CAMIONES 1ª 57m.
TIEMPO CAMIONES 2ª 38m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA DURAZNO	10.28.00	10.27.00	10.28.00	10.28.00	10.30.00	10.31.00	10.32.00	10.33.00	10.34.00	10.35.00	10.36.00	10.37.00	10.38.00	10.39.00	10.40.00	10.41.00	10.42.00	10.43.00	10.44.00	10.45.00	10.46.00	10.47.00	10.48.00	10.49.00
HORA DE LLEGADA FLORIDA	12.08.30	12.05.14	12.08.17	12.18.43	12.06.12	12.26.15	12.15.25	12.08.09	11.51.33	11.56.05	12.08.36	11.54.00	12.01.18	12.01.43	12.05.08	12.01.99	11.59.26	12.03.04	11.57.33	12.00.14	12.02.26	12.14.25	12.17.25	12.16.52
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª ½ ETAPA	1.10.30	1.08.14	1.10.17	1.19.43	1.06.12	1.19.15	1.13.25	1.06.09	1.11.33	1.15.05	1.26.36	1.11.00	1.17.06	1.16.43	1.19.08	1.14.09	1.11.28	1.14.84	1.07.33	1.09.14	1.10.26	1.21.25	1.23.21	1.21.52
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	0	0	0	11	0	9	0	0	0	0	31	0	3	2	9	0	0	0	0	0	16	22	17	
HORA DE SALIDA FLORIDA	14.11.00	14.12.00	14.13.00	14.14.00	14.15.00	14.16.00	14.17.00	14.18.00	14.19.00	14.20.00	14.21.00	14.22.00	14.23.00	14.24.00	14.25.00	14.26.00	14.27.00	14.28.00	14.29.00	14.30.00	14.31.00	14.32.00	14.33.00	14.34.00
HORA DE LLEGADA CANELONES	17.51.35	18.20.00	17.52.25	18.13.52	17.49.50	18.07.50	18.08.00	17.52.32	17.58.24	17.45.35	18.15.33	17.44.16	17.50.25	17.57.45	17.59.36	17.49.58	17.42.18	17.49.55	17.53.28	17.53.32	17.50.04	18.06.04	18.20.02	18.59.06
NEUTRALIZACIONES	2.00.41	2.00.55	2.01.05	2.00.42	2.00.46	2.02.47	2.07.35	1.59.56	2.00.40	1.59.52	2.15.40	1.53.44	2.02.57	2.00.20	2.05.48	1.58.38	1.57.56	2.00.05	1.58.52	2.00.31	1.57.07	1.56.55	1.53.15	1.52.00
TIEMPO EMPLEADO 2ª ½ ETAPA	1.39.35	2.07.05	1.38.20	1.59.10	1.34.04	1.49.03	1.43.25	1.34.36	1.38.36	1.46.01	2.08.33	1.42.32	1.44.28	1.53.17	1.49.48	1.45.18	1.37.22	1.41.50	1.35.36	1.32.01	1.43.57	1.47.09	2.03.47	2.57.08
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	75	0	51	0	21	4	0	0	12	80	1	7	33	20	9	0	0	0	5	15	65	165	
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 5ª ETAPA	0	75	0	62	0	30	4	0	0	12	111	1	10	35	29	9	0	0	0	5	31	87	182	
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA	1	2		1	1	4	2			2	1	3	1		3	1	4	2	1	1	2		2	1
TIEMPOS EMPLEADOS	2.00	9.00		2.40	2.30	4.00	3.00			6.00	2.00	2.05	8.10		8.30	6.00	13.30	4.30	2.00	2.00	10.00		4.30	2.00
PUNTOS PERDIDOS	2	5		2	2	6	3			4	2	4	4		6	3	9	4	2	2	6		4	2
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA	2	1				1											1							
PUNTOS PERDIDOS	2	1				1											1							
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACRITIL									1-0	1-0														
PUNTOS PERDIDOS									10	10														
LIMPIEZA DE CICLON		1		1	1		1	1	1			2			2	2	3			1	1	1	1	
PUNTOS PERDIDOS		1		1	1		1	1	1			2			2	2	3			1	1	1	1	
LIMPIEZA DE GENERADOR	1	2	1	2	1	5	1	1	1	1		2	1	1	1	2		1	1	1	1	1	1	
PUNTOS PERDIDOS	5	10	5	10	5	25	5	5	5	5		10	5	5	10			5	5	5	5	5	5	
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1.30	3.00	2.05	6.10	2.00	5.00	3.30	2.30	15.00	2.50	3.30	3.20	2.30	12.30	3.25	7.30	5.00	5.00	15.00	8.30	1.55	2.35	5.30	2.20
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	1	5	2	6	2	1	3	2	15	2	3	3	2	12	3	7	1	5	15	8	1	2	5	2
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1.00	1.25	1.45	3.00	2.30	4.00	2.00	1.30	4.00	2.00	2.00	15	3.00	14.00	4.05	4.00	6.00	2.00	9.00	2.50	2.00	2.00	16.00	1.50
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	1	4	4	1	2	0	3	0	0	0	3	0
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS Y CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	8.57	7.00	11.00	8.12	9.75	5.87

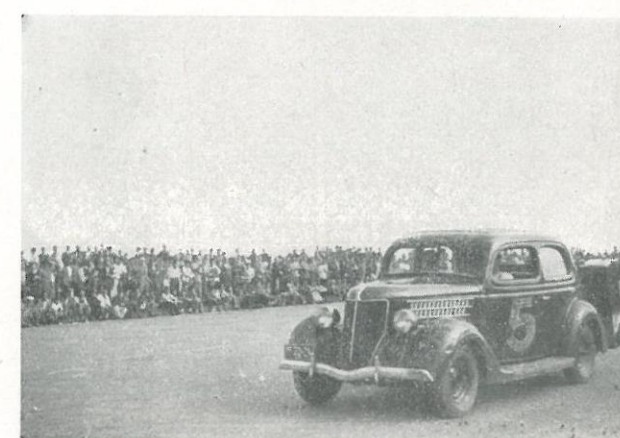
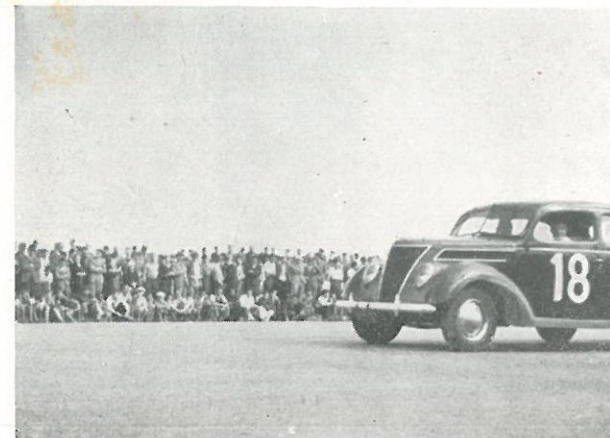
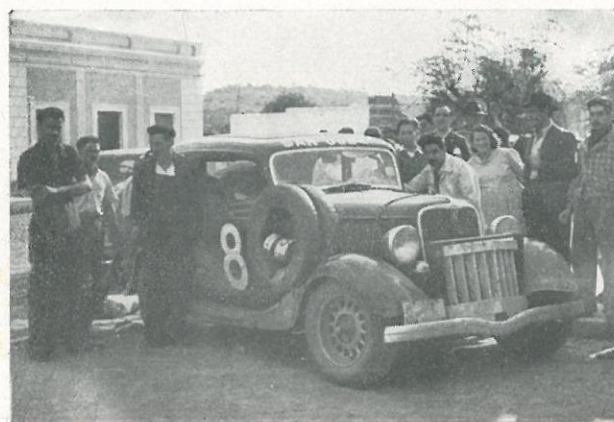
TOTAL PUNTOS PERDIDOS	14.50	107.37	12.12	89.66	15.00	75.37	25.37	14.75	40.00	40.75	120.62	28.75	30.12	66.50	55.87	38.25	25.12	19.75	33.37	23.00	29.00	47.12	114.75	191.87
-----------------------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

CLASIFICACION 5ª ETAPA	2º	21º	1º	20º	4º	19º	8º	3º	14º	15º	23º	9º	11º	18º	17º	13º	7º	5º	12º	6º	10º	16º	22º	24º
------------------------	----	-----	----	-----	----	-----	----	----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	----	-----	-----	-----	-----

	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
HORA DE SALIDA DURAZNO	10.35.00	10.36.00		10.37.00	10.38.00	10.39.00	10.40.00	10.41.00	10.42.00	10.43.00
HORA DE LLEGADA FLORIDA	12.41.00	12.39.37		12.40.07	12.49.33	13.06.25	12.55.53	12.48.00	13.13.32	12.38.38
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00		30.00	30.00	31.06	30.00	30.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª ½ ETAPA	1.36.00	1.33.37		1.41.07	1.41.43	1.58.25	1.45.53	1.35.08	1.51.32	1.35.36
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	0	0		0	0	0	0	0	0	0
HORA DE SALIDA FLORIDA	14.24.00	14.25.00		14.26.00	14.27.00	14.28.00	14.29.00	14.30.00	14.31.00	14.32.00
HORA DE LLEGADA CANELONES	18.18.08	18.20.46		18.27.53	18.54.15	19.01.53	18.31.04	18.24.40	18.34.17	18.24.42
NEUTRALIZACIONES	1.53.51	1.53.28		1.50.43	1.51.22	1.28.20	1.51.19	1.50.45	1.45.05	1.50.43
TIEMPO EMPLEADO 2ª ½ ETAPA	2.00.17	2.02.18		2.11.10	2.15.53	2.57.33	2.11.45	2.04.55	2.17.12	2.03.59
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	0		0	0	19	0	0	0	0
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 5ª ETAPA	0	0		0	0	19	0	0	0	0
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA						1				
TIEMPOS EMPLEADOS						2.00				
PUNTOS PERDIDOS						2				
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA									1	
PUNTOS PERDIDOS									1	
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACRITIL									0-1	
PUNTOS PERDIDOS									2	
LIMPIEZA DE CICLON	1	1					1			
PUNTOS PERDIDOS	1	1					1			
LIMPIEZA DE GENERADOR				1		1	1		1	1
PUNTOS PERDIDOS				5		5	5		5	5
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	5.30	5.00		1.40	5.00	5.00	3.30	2.00	2.30	1.20
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	5	5		1	5	5	3	2	2	1
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	3.00	3.30		40	30	2.30	4.00	2.00	3.00	1.15
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	1	1		0	0	0	1	0	1	0
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS Y CARBON	4.50	5.12		3.75	5.00	10.87	5.12	5.37	7.75	5.25

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	11.50	12.12		9.75	10.00	39.87	14.12	8.37	18.75	11.25
-----------------------	-------	-------	--	------	-------	-------	-------	------	-------	-------

CLASIFICACION 5ª ETAPA	5º	6º		2º	3º	9º	7º	1º	8º	4º
------------------------	----	----	--	----	----	----	----	----	----	----



Dos vistas del equipo del auto N° 8, primero en su categoría. Gasógeno construido por Ramón Pérez e Hijo.

Prueba eliminatoria y de suficiencia realizada con anterioridad al concurso en la Rambla Sur.

Los autos N.os 20 y 3, clasificados 2º y 3º en el concurso, corriendo con los núms. provisorios 18 y 5.

CONCURSO DE GASOGENOS

6ª ETAPA

A U T O S

CANELONES - SAN RAMON
SAN RAMON - MINAS

TIEMPO AUTOS 1ª 59m.
TIEMPO AUTOS 2ª 04m.

TIEMPO CAMIONES 1ª 36m.
TIEMPO CAMIONES 2ª 49m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA CANELONES	10,13,00	10,14,00	10,15,00	10,16,00	10,17,00	10,18,00	10,19,00	10,20,00	10,21,00	10,22,00	10,23,00	10,24,00	10,25,00	10,26,00	10,27,00	10,28,00	10,29,00	10,30,00	10,31,00	10,32,00	10,33,00	10,34,00	10,35,00	10,36,00
HORA DE LLEGADA SAN RAMON	12,04,53	11,41,26	11,44,46	11,51,46	11,40,20	11,55,57	11,47,33	11,48,24	11,47,33	12,02,00	11,58,45	11,41,49	11,53,52	11,56,00	11,43,00	12,44,15	12,02,52	11,59,28	11,58,14	11,57,50	11,59,57	11,43,34	11,49,50	12,22,44
NEUTRALIZACIONES	0,52	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40	0,45	0,38	0,38	0,30	0,30	5,30	0,30	0,30	0,34	0,30	0,30	0,30	0,30	0,43
TIEMPO EMPLEADO 1ª ETAPA	1,01,53	57,26	58,46	1,03,46	53,20	1,07,57	50,53	59,24	56,33	1,00,00	1,00,45	57,40	1,02,52	1,01,00	1,00,00	1,02,45	1,00,52	1,01,28	56,14	58,50	59,57	1,00,34	1,07,50	1,12,44
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	8	0	2	20	0	26	0	1	0	3	29	0	11	6	21	11	29	7	0	0	2	16	26	41
HORA DE SALIDA SAN RAMON	14,18,00	14,19,00	14,20,00	14,21,00	14,22,00	14,23,00	14,24,00	14,25,00	14,26,00	14,27,00	14,28,00	14,29,00	14,30,00	14,31,00	14,32,00	14,33,00	14,34,00	14,35,00	14,36,00	14,37,00	14,38,00	14,39,00	14,40,00	14,41,00
HORA DE LLEGADA MINAS	16,48,47	16,39,47	16,28,33	16,27,36	16,17,33	16,46,47	16,22,29	16,17,33	16,04,35	16,36,58	16,55,35	17,46,58	16,38,20	17,52,49	17,55,22	18,06,45	17,46,31	18,03,33	18,04,35	17,51,23	18,07,34	18,11,42	18,16,00	18,33,59
NEUTRALIZACIONES	2,20,59	2,23,46	1,36,30	1,59,26	1,55,42	2,10,00	2,02,01	1,57,21	2,42,49	1,57,55	2,06,15	1,50,23	2,00,45	1,37,43	1,45,14	1,39,47	1,43,41	1,40,33	1,43,50	1,40,57	1,51,57	2,07,50	1,51,26	2,07,30
TIEMPO EMPLEADO 2ª ETAPA	2,09,40	1,57,01	2,03,57	2,07,10	1,59,51	2,07,39	1,56,28	1,55,14	1,55,46	2,14,03	2,21,40	1,51,33	2,22,35	2,08,06	2,02,08	1,57,58	1,52,30	2,04,10	2,08,35	1,49,26	2,01,37	1,48,44	2,00,42	2,09,29
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	17	0	0	9	0	10	0	0	0	30	53	0	55	12	0	0	0	0	13	0	0	0	11	16
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 6ª ETAPA	25	0	2	29	0	36	0	1	0	33	82	0	66	18	21	11	29	7	13	0	2	16	37	57
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA	1	3				2	1		1	3		1	1		2	1	2	2	1	1	2		2	2
TIEMPOS EMPLEADOS	1,00	9,30				2,00	2,00		3,00	7,30		3,00	8,00		2,51	4,20	3,00	4,30	2,45	1,00	10,30		7,00	7,00
PUNTOS PERDIDOS	2	7				3	2		2	6		2	4		3	3	3	4	2	2	6		5	5
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA					1																			
PUNTOS PERDIDOS					1																			
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACEITE					10												10							
PUNTOS PERDIDOS					10												10							
LIMPIEZA DE CICLON			1	1	2	4	1		1	1	1		2			1	3		1		1	1	1	1
PUNTOS PERDIDOS			1	1	2	4	1		1	1	1		2			1	3		1		1	1	1	1
LIMPIEZA DE GENERADOR	1	1	1	1	1		1	1	1	2			1	1	1	1		1	2	1	2	1	1	
PUNTOS PERDIDOS	5	5	5	5	5		5	5	5	10			5	5	5	5		5	10	5	10	5	5	
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	2,00	3,00	1,55	3,15	8,15	3,00	3,00	2,00	14,00	6,00	3,00	4,30	4,05	11,00	3,10	11,30	5,00	6,00	4,00	2,30	3,40	2,30	3,00	3,00
PUNTOS PERDIDOS 1ª ETAPA	2	3	1	3	8	3	3	2	14	6	3	4	4	11	3	11	5	6	4	2	3	2	3	3
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1,30	5,00	1,30	2,00	2,30	2,30	3,00	2,00	6,00	3,00	2,00	3,00	7,10	7,00	3,15	5,55	5,00	9,00	4,55	1,30	3,30	3,00	7,00	5,00
PUNTOS PERDIDOS 2ª ETAPA	0	1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	2	2	1	1	1	3	1	0	1	1	2	1
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS CARBON	4,50	12,37	5,12	5,66	5,00	11,37	9,37	6,75	8	7,75	4,62	8,75	8,12	10,5	6,87	6,25	9,12	5,75	8,37	7,00	11,00	8,12	9,75	5,87

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	38,50	28,37	14,12	43,66	31,00	57,37	21,37	14,75	32,00	64,75	90,62	15,76	91,12	46,50	39,87	36,25	90,12	30,75	39,27	16,00	34,00	33,12	62,75	72,87
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CLASIFICACION 6ª ETAPA	13ª	6ª	1ª	16ª	8ª	18ª	5ª	2ª	9ª	21ª	23ª	3ª	24ª	17ª	15ª	12ª	19ª	7ª	14ª	4ª	11ª	10ª	20ª	22ª
------------------------	-----	----	----	-----	----	-----	----	----	----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	----	-----	-----	-----	-----



El auto N° 8, de Juan R. Pérez, en carrera durante la 3ª etapa.



El auto N° 5, de Oscar Coteló, llegando a Dolores.



El auto N° 3, de Juan H. Guenaga, terminando una etapa.

CONCURSO DE GASOGENOS

7ª ETAPA

A U T O S

MINAS - ROCHA
ROCHA - MALDONADO

TIEMPO AUTOS 2ª 20m.
TIEMPO AUTOS 1ª 15m.

TIEMPO CAMIONES 4ª 05m.
TIEMPO CAMIONES 1ª 54m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA MINAS	8.51.00	8.52.00	8.53.00	8.54.00	8.55.00	11.19.25	8.56.00	8.57.00	8.58.00	8.59.00	9.00.00	9.01.00	8.40.00	8.41.00	8.42.00	8.43.00	9.02.00	8.44.00	8.45.00	8.46.00	8.47.00	8.48.00	8.49.00	8.50.00
HORA DE LLEGADA ROCHA	12.09.22	11.52.50	11.59.44		11.58.06	14.33.00	11.58.19	11.49.40	11.59.41	12.07.59	12.42.05	12.03.59	11.53.04	12.21.22	12.02.52	11.59.11	11.59.30	11.45.14	11.45.30	11.40.24	12.10.19	11.55.52	12.14.22	12.15.12
NEUTRALIZACIONES	1.25.00	30.00	44.00		30.00	20.00	30.00	34.45	30.00	30.00	45.00	30.00	32.00	49.50	47.00	32.00	30.00	30.00	40.00	30.00	31.00	30.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª 1/2 ETAPA	1.53.22	2.50.50	2.22.44		2.15.00	2.53.35	2.52.19	2.17.55	2.31.41	2.55.59	2.59.03	2.32.59	2.41.04	2.50.52	2.33.52	2.44.11	2.27.50	2.31.14	2.28.38	2.24.24	2.52.19	2.57.52	2.55.22	2.55.12
PUNTOS PERDIDOS 1ª 1/2 ETAPA	0	32	8		0	100	36	0	35	47	117	58	65	92	41	72	22	35	1	13	96	53	106	99
HORA DE SALIDA ROCHA	14.56.00	14.57.00	14.58.00		14.59.00	15.00.00	15.01.00	15.02.00	15.03.00	15.04.00	15.05.00	15.06.00	15.07.00	14.45.00	14.46.00	14.47.00	14.48.00	14.49.00	14.50.00	14.51.00	14.52.00	14.53.00	14.54.00	14.55.00
HORA DE LLEGADA MALDONADO	18.55.21	16.52.35	16.58.22		18.40.32	16.55.41	17.07.44	16.47.21	17.02.39	16.57.58	17.29.12	16.57.50	17.06.12	17.11.36	16.47.00	16.45.28	16.35.17	16.48.44	16.38.10	16.38.04	16.59.03	17.10.15	16.57.14	17.05.19
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00	30.00		30.00	30.00	30.00	30.00	34.00	34.00	32.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 2ª 1/2 ETAPA	1.29.21	1.25.05	1.30.22		1.11.32	1.25.41	1.38.44	1.15.21	1.25.39	1.23.58	1.42.12	1.21.50	1.29.12	1.56.36	1.31.00	1.28.20	1.17.17	1.29.44	1.16.10	1.17.04	1.37.03	1.47.15	1.33.14	1.38.19
PUNTOS PERDIDOS 2ª 1/2 ETAPA	49	36	52		0	38	71	7	57	31	90	25	48	150	54	46	12	50	9	12	72	102	61	75
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 7ª ETAPA	49	68	60		0	138	107	7	72	78	207	63	111	222	95	118	34	83	10	25	168	155	166	174
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA		1			1	1	1	1	1	1		3			2		2	1	1	1		1	3	
TIEMPOS EMPLEADOS		1.30			1.30	1.00	3.00	7.00	2.02	3.30		3.30			6.00		4.00	2.40	3.30	1.00		2.30	9.30	
PUNTOS PERDIDOS		2			2	2	2	4	2	3		5			4		4	2	3	2		2	7	
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA		1			1					1					1						1			
PUNTOS PERDIDOS		1			1					1					1						1			
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACEITE		1-0										1-0	0-1							1-0				
PUNTOS PERDIDOS		10										10	2							10				
LIMPIEZA DE CICLON		1			1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	2			1	1	1	1	
PUNTOS PERDIDOS		1			1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	2			1	1	1	1	
LIMPIEZA DE GENERADOR	1	1	1		1		1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	
PUNTOS PERDIDOS	5	5	5		5		5	5	5	5		10	10	5	5	5	5	5	5	10	10	5	5	
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	1.03	3.00	1.50		2.00	2.30	5.00	2.25	4.03	3.30	7.00	2.30	2.30	11.30	2.30	5.00	6.00	5.00	3.00	3.00	3.20	2.55	3.50	4.00
PUNTOS PERDIDOS 1ª 1/2 ETAPA	1	3	1		2	2	5	2	4	3	7	2	2	11	2	5	6	5	3	3	3	2	3	4
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA																								
PUNTOS PERDIDOS 2ª 1/2 ETAPA																								
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS Y CARBON	4.50	12.37	5.12		5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	8.57	7.00	11.00	8.12	9.75	5.87

	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
HORA DE SALIDA MINAS	9.09.00	9.10.00		9.11.00	9.04.00	9.05.00	9.06.00	9.07.00	9.08.00	9.09.00
HORA DE LLEGADA ROCHA	12.58.32	12.57.34		13.18.25	13.30.38	14.02.15	13.08.45	13.53.58	13.19.50	13.02.15
NEUTRALIZACIONES	30.00	33.30		30.00	45.00	30.00	30.00	50.00	30.00	30.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª 1/2 ETAPA	3.17.32	3.14.04		3.15.25	3.42.38	4.28.15	3.53.45	3.29.58	3.42.50	3.24.15
PUNTOS PERDIDOS 1ª 1/2 ETAPA	0	0		0	0	23	0	0	0	0
HORA DE SALIDA ROCHA	15.13.00	15.14.00		15.15.00	15.16.00	15.08.00	15.09.00	15.10.00	15.11.00	15.12.00
HORA DE LLEGADA MALDONADO	17.27.52	17.28.06		17.42.47	17.44.52	17.48.45	17.44.35	17.55.18	17.49.10	17.36.32
NEUTRALIZACIONES	30.00	30.00		30.26	24.05	10.47	40.50	30.00	6.15	30.00
TIEMPO EMPLEADO 2ª 1/2 ETAPA	1.44.32	1.44.06		1.49.21	2.04.29	2.27.58	1.54.45	1.55.18	2.31.55	1.54.39
PUNTOS PERDIDOS 2ª 1/2 ETAPA	0	0		0	10	33	0	1	37	0
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 7ª ETAPA	0	0		0	10	56	0	1	37	0
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA						1	1			1
TIEMPOS EMPLEADOS						1.00	3.00			1.30
PUNTOS PERDIDOS						2	2			2
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA										
PUNTOS PERDIDOS										
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACEITE									0-2	
PUNTOS PERDIDOS									4	
LIMPIEZA DE CICLON	1	1			1					1
PUNTOS PERDIDOS	1	1			1					1
LIMPIEZA DE GENERADOR				1	1	2			1	1
PUNTOS PERDIDOS				5	5	10			5	5
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	4.30	5.55		1.30	6.00	9.00	4.20	12.50	2.00	1.20
PUNTOS PERDIDOS 1ª 1/2 ETAPA	4	5		1	6	9	4	12	2	1
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA										
PUNTOS PERDIDOS 2ª 1/2 ETAPA										
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS Y CARBON	4.50	5.12		3.75	5.00	10.87	5.12	5.37	7.75	5.25

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	59.50	104.37	72.12		14.00	155.37	129.37	24.75	92.00	98.75	218.62	91.75	142.12	251.50	114.87	131.25	59.12	102.75	29.37	42.00	204.00	176.12	186.75	196.87
-----------------------	-------	--------	-------	--	-------	--------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	--------	--------	--------	--------	-------	--------	-------	-------	--------	--------	--------	--------

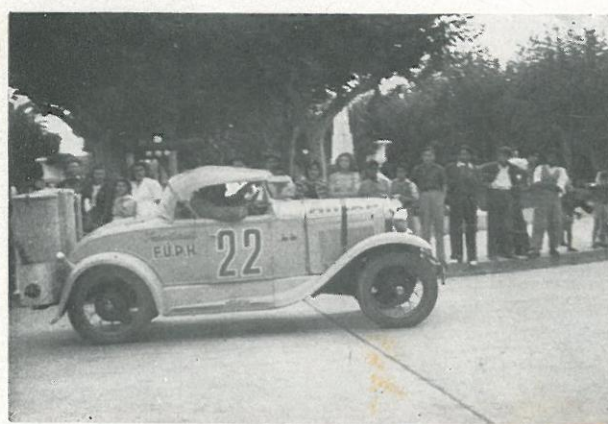
9.50	11.12		9.75	27.00	87.87	11.12	18.57	55.75	14.25
------	-------	--	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CLASIFICACION 7ª ETAPA	6º	11º	7º		1º	17º	14º	2º	9º	10º	22º	8º	16º	23º	13º	15º	5º	12º	3º	4º	21º	18º	19º	20º
------------------------	----	-----	----	--	----	-----	-----	----	----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	----	-----	----	----	-----	-----	-----	-----

1º	3º		2º	7º	9º	3º	6º	8º	5º
----	----	--	----	----	----	----	----	----	----



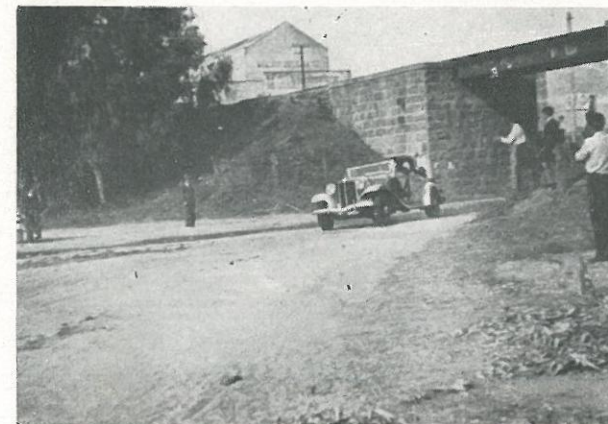
Auto N° 17, de Anselmo Alvarado y Alfredo Torres, clasificado 8º. Gasógeno G.A.T.



Uno de los autos de pequeña cilindrada que logró buena colocación. Es el N° 22, de Luis González y Rafael Porta, clasificado 16º con gasógeno González.



BUENOS DEPORTISTAS. - Los coches N.ºs 24, de Ambrosio Civetta con Agustín Pareto y N.º 4 de Humberto Pomi con Federico Konrad, que por desperfectos en el motor perdieron toda chance en el concurso y que sin embargo cumplieron todo el recorrido. - Gasógenos Mihalik - Matyas y Konrad, respectivamente.



CONCURSO DE GASOGENOS

8ª ETAPA

A U T O S

MALDONADO - Dr. F. SOCA
Dr. F. SOCA - MONTEVIDEO

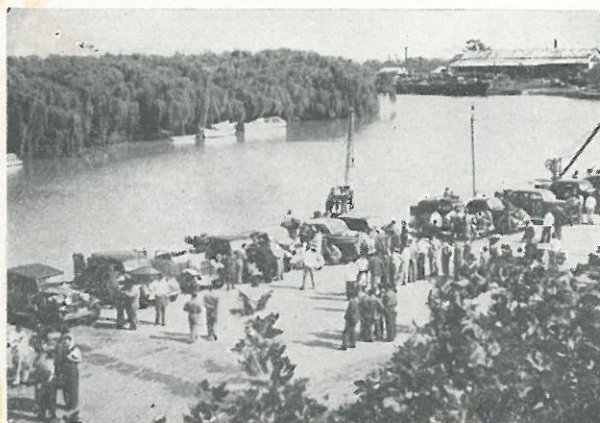
TIEMPO AUTOS 1ª 20m. TIEMPO CAMIONES 2ª 05m.
TIEMPO AUTOS 0ª 52m. TIEMPO CAMIONES 1ª 18m.

C A M I O N E S

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HORA DE SALIDA MALDONADO	10.10.00	10.11.00	10.12.00	10.13.00	10.14.00	10.15.00	10.16.00	10.17.00	10.18.00	10.19.00	10.20.00	10.21.00	10.22.00	10.23.00	10.24.00	10.25.00	10.26.00	10.27.00	10.28.00	10.29.00	10.30.00	10.31.00	10.32.00	10.33.00
HORA DE LLEGADA Dr. F. SOCA	11.29.28	11.38.05	11.39.30	11.34.38	11.27.42	11.38.20	11.38.45	11.29.35	11.36.38	11.43.02	11.57.44	11.42.55	11.45.04	11.50.07	11.32.32	11.27.04	11.21.46	11.28.13	11.19.10	11.21.54	11.26.25	11.35.17	11.42.17	12.15.17
NEUTRALIZACIONES										4.30	6.00	45						2.00						17.00
TIEMPO EMPLEADO 1ª ½ ETAPA	1.19.28	1.27.05	1.18.30		1.13.42	1.23.20	1.12.45	1.12.35	1.18.38	1.19.32	1.31.44	1.21.10	1.23.04	1.27.07	1.32.32	1.24.04	1.19.48	1.23.13	1.15.00	1.16.54	1.20.25	1.28.17	1.34.17	1.57.01
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	0	21	0		0	10	0	0	0	0	35	3	9	21	37	12	0	9	0	0	1	24	42	51
HORA DE SALIDA Dr. F. SOCA	13.49.00	13.50.00	13.51.00	13.52.00	13.53.00	13.54.00	13.55.00	13.56.00	13.57.00	13.58.00	13.59.00	14.00.00	14.01.00	14.02.00	14.03.00	14.04.00	14.05.00	14.06.00	14.07.00	14.08.00	14.09.00	14.10.00	14.11.00	14.12.00
HORA DE LLEGADA MONTEVIDEO	16.11.32	16.15.36	16.15.42	16.00.00	16.18.30	16.19.55	16.24.12	16.19.06	16.22.06	16.22.51	16.29.55	16.26.07	16.27.48	16.30.37	16.29.59	16.00.26	16.05.35	16.08.46	16.00.21	16.09.13	16.10.27	16.12.38	16.17.17	16.55.15
NEUTRALIZACIONES	1.35.46	1.36.25	1.36.19	1.35.45	1.36.05	1.34.05	1.37.25	1.34.27	1.36.50	1.36.33	1.34.41	1.35.15	1.34.05	1.32.45	1.33.14	1.35.15	1.37.00	1.36.44	1.37.21	1.37.20	1.37.51	1.35.51	1.35.32	1.38.50
TIEMPO EMPLEADO 2ª ½ ETAPA	47.06	49.11	48.23		49.25	51.48	51.47	48.39	48.16	48.10	50.14	50.52	52.43	55.52	55.45	50.11	47.35	50.02	48.00	47.53	47.56	50.47	54.25	1.08.25
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	0	0		0	0	0	0	0	0	12	0	2	11	5	0	0	0	0	0	0	0	7	43
TOTAL PUNTOS PERDIDOS 0ª ETAPA	0	21	0		0	10	0	0	0	0	47	3	11	32	42	12	0	9	0	0	1	24	49	94
LIMPIEZA FILTROS ANTES DE LARGADA	2	3	1		1	2			1	1		3			2	1	2	1	2	1	1	1	1	2
TIEMPOS EMPLEADOS	4.00	6.00	4.00		2.00	2.30			3.30	4.00		6.30			3.00	4.00	4.00	5.00	6.00	1.30	3.30	2.00	1.30	4.25
PUNTOS PERDIDOS	4	5	3		2	3			3	3		6			3	3	4	3	5	2	3	2	2	4
LIMPIEZA FILTROS EN CARRERA																								
PUNTOS PERDIDOS																								
CAMBIO FILTRO Y LIMPIEZA FILTRO ACEITE		1-0				1-0					1-0		1-0											
PUNTOS PERDIDOS		10				10					10		10											
LIMPIEZA DE CICLON		1			1	2	1		1	1		2	1			1	1		2			1	1	1
PUNTOS PERDIDOS		1			1	2	1		1	1		2	1			1	1		2			1	1	1
LIMPIEZA DE GENERADOR	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1		2	1	1	1	1	1
PUNTOS PERDIDOS	5	5	5		5	5	5	5	5	5	5	10	5	5	5	5	5		10	5	5	5	5	5
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	4.00	4.30	1.30		4.00	4.00	3.00	2.30	4.30	2.00	2.02	3.00	7.00	7.00	2.30	12.00	10.00	5.00	2.30	3.00	1.45	2.45	5.00	4.18
PUNTOS PERDIDOS 1ª ½ ETAPA	4	4	1		4	4	3	2	4	2	2	3	7	7	2	12	10	5	2	3	1	2	5	4
TIEMPOS DE PUESTA EN MARCHA	55	5.00	1.00		4.20	3.00	3.40	3.00	3.00	2.00	1.30	2.30	10.00	6.00	1.30	3.00	4.30	2.00	3.00	3.00	2.00	2.30	3.30	2.30
PUNTOS PERDIDOS 2ª ½ ETAPA	0	1	0		1	0	1	1	1	0	0	0	3	2	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0
PUNTOS PERDIDOS HANDICAPS Y CARBON	4.50	12.37	5.12	5.66	5.00	11.37	9.37	6.75	8.00	7.75	4.62	8.75	8.12	10.50	6.87	6.25	9.12	5.75	8.37	7.00	11.00	8.12	9.75	5.87

TOTAL PUNTOS PERDIDOS	17.50	59.37	14.12	—	18.00	45.37	19.37	14.75	22.00	18.75	68.62	27.75	50.12	56.50	58.87	40.25	30.12	22.75	28.37	18.00	21.00	42.12	72.75	113.87
-----------------------	-------	-------	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

CLASIFICACION 8ª ETAPA	3ª	20ª	1ª		4ª	16ª	7ª	2ª	9ª	6ª	21ª	11ª	17ª	18ª	19ª	14ª	13ª	10ª	12ª	4ª	8ª	15ª	22ª	23ª
------------------------	----	-----	----	--	----	-----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	-----



Escala en Carmelo.



La iniciación de la prueba de suficiencia, categoría autos, realizada en la Rambla.



El paso del Río Negro frente a Mercedes, en la 3ª etapa.

CONCURSO DE GASOGENOS

HANDICAPS

COCHE Nº	MATRICULA	M A R C A	MARCA DEL GASOGENO	MODELO DEL COCHE	PUNTOS EN CONTRA	PRECIO DEL GASOGENO	PUNTOS EN CONTRA	LIMPIEZA FILTROS PANEL	COEFICIENTES	PUNTOS EN CONTRA	CARACTERISTICAS DEL GASOGENO							ESTADO DEL MOTOR AL TERMINAR LA PRUEBA										TOTAL GENERAL HANDICAPS		
											ADAPCIENCIA	SIMPLICIDAD	ACCESIBILIDAD	SEGURIDAD	DURACION	Σ	PUNTOS EN CONTRA	ESTADO BUJIAS	COEFICIENTE	PUNTAJE	VALVULAS DE ADMISION	VALVULAS ESCAPE	TOTAL VALVULAS	DEPOSITOS CARBON	COEFICIENTE	TOTAL	OTROS DEPOSITOS		MULTIPLE DE ADMISION	TOTAL PUNTOS EN CONTRA
1	899 oficial	CHEVROLET 6	CEG (ANCAP)	1937	1	800,00	6				4	5	5	4	4	22	3	2	1	2	4	4	8	4	70	3	2	1	16	26
2	37139	FORD V8	BOOMERANG (HARRISON)	1934	0	750,00	5				3	3	4	4	4	18	7	5	1	5	4	4	8	4	100	4	6	3	26	36
3	7024 San José	FORD V8	ENBECAR	1936	0	500,00	0				3	2	4	3	3	15	10	2	1	2	2	3	5	3	70	2	2	1	12	22
4	37588	CHRYSLER 8	Federico Konrad.	1934	0		-				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	A.6280 (SALAS)	CHEVROLET 6	Cafelo Casanova (ANCAP)	1941	8	595,00	2				3	4	4	3	3	17	8	3	1	3	2	2	4	3	100	3	3	1	14	32
6	20302	CHRYSLER 6	G A T	1930	0	560,00	1				2	2	4	4	3	15	10	1	1,34	2	2	4	6	3	60	2	2	2	14	25
7	20944	FORD V8	Mihalik y Matyas	1934	0	550,00	1				4	4	3	4	3	18	7	3	1	3	4	4	8	4	90	4	4	6	25	33
8	Prueba 5 (San José)	FORD V8	Ramon Perez e hijo	1933	0	650,00	3	7	1,1	3	3	5	4	4	4	20	5	2	1	2	3	3	6	3	75	2	3	1	14	25
9	36958	FORD V8	Jose Estevez.	1937	1	450,00	0				3	3	4	4	3	17	8	2	1,34	3	2	2	4	4	50	2	2	3	14	23
10	42173	FORD V8	General Motors.	1937	1	750,00	5				4	4	5	4	4	21	4	3	1	3	2	3	5	3	60	2	2	2	14	24
11	12058	CHRYSLER 4	A L C O	1928	0	570,00	1				2	4	4	3	3	16	9	8	1	8	2	3	5	7	10	1	6	7	27	37
12	50559	CHEVROLET 6	CORAU	1939	4	600,00	2				4	3	3	4	4	18	7	2	1	2	4	3	9	6	80	5	3	3	22	35
13	20504	HUDSON	Manfrini Hnos.	1928	0	690,00	3				2	3	3	3	3	14	11	5	8	8	3	5	8	5	50	2	8	3	29	43
14	E2518 (Cerro Largo)	CHEVROLET 6	Dijlippo Hnos.	1937	1	500,00	0				3	3	4	3	4	17	8	7	2,6	8	4	7	11	3	90	3	1	4	27	36
15	2950	FORD 4	E. Guliak (ANCAP)	1928	0	580,00	2				4	3	5	4	3	19	6	4	1	4	5	3	8	4	60	2	3	1	18	26
16	50642	FORD V8	Cooper (Int. Electricity)	1941	8	800,00	6				2	3	5	4	3	17	8	2	1	2	0	1	1	2	100	2	0	2	7	29
17	P.1003	FORD V8	G A T	1934	0	560,00	2				2	2	4	4	3	15	10	1	1	1	1	3	4	5	100	5	1	1	12	24
18	N.33 (Moros)	FORD V8	Cooper (Int. Electricity)	1937	1	800,00	6				2	3	5	4	5	19	6	1	1	1	2	2	4	2	100	2	1	0	8	21
19	53098	CHEVROLET 6	General Motors.	1941	8	699,00	4				3	4	5	4	4	20	5	2	1,34	3	3	4	7	4	100	4	2	3	19	36
20	Prueba 7	FORD V8	I. Hernandez (ANCAP)	1937	1	450,00	0				3	4	4	4	4	19	6	3	1	3	3	5	8	6	90	5	3	1	20	27
21	38198	FORD V8	De Lem y Vito (ANCAP)	1941	8	600,00	2				5	5	5	4	4	23	2	5	1	5	3	4	7	2	80	2	3	2	19	31
22	20393	FORD 4	Luis Gonzalez.	1929	0	700,00	4	18	0,5	3	2	4	3	4	3	16	9	6	1	6	6	7	13	8	20	2	8	5	34	50
23	37846	LINCOLN V8	C I R (ANCAP)	1923	0	600,00	2				1	3	5	4	4	17	8	4	1	4	4	3	7	3	50	2	3	3	19	29
24	2318	FORD 4	Mihalik y Matyas	1928	0	500,00	0				3	3	4	4	3	17	8	3	1	3	4	4	8	5	50	2	5	3	21	29
26	Q.630 (Parazeno)	CHEVROLET	Cooper (Int. Electricity)	1941	8	990,00	10				2	3	4	4	4	17	7	1	1	1	2	2	4	2	80	2	2	2	11	36
27	PB.82 (Lobos Vieja)	CHEVROLET	Imbert (Superfado)	1937	1	1050,00	15				2	3	3	4	4	16	9	3	1,3	4	2	1	3	5	20	1	3	5	16	41
28	L.2166	INTERNATIONAL	Manuel R. Otero (ANCAP)	-	-	-	-				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	L.3227 (Bosque)	INTERNATIONAL	Helvethilo (A. V. Gomez)	1937	1	750,00	5	8	0,5	2	3	3	4	4	5	19	6	5	1	5	2	2	4	5	90	4	1	2	16	30
30	O. 1905 (Florinda)	FORD V8	Mario Navarro	1935	0	1050,00	15				2	3	3	4	3	15	10	2	1	2	1	3	4	4	80	3	1	5	15	40
31	65483	FORD V8	E. Guliak (ANCAP)	1939	4	750,00	5				5	3	4	5	4	21	4	4	1	4	2	4	6	6	70	4	6	6	26	39
32	65496	CHEVROLET	General Motors.	1941	8	750,00	5				3	3	4	4	4	18	7	2	1	2	3	3	6	4	90	4	3	6	21	41
33	M. 5057 (San José)	FORD V8	Ramon Perez e hijo	1937	1	900,00	8	10	1	4	2	2	4	4	4	16	9	4	1	4	3	4	7	3	90	3	4	3	21	43
34	N. 75 (Moros)	INTERNATIONAL	BOOMERANG (HARRISON)	1941	8	650,00	7				4	4	4	5	4	21	4	5	1	5	4	4	8	8	90	7	8	6	34	53
35	1543 (Oficial)	CHEVROLET	CEG (ANCAP)	1941	8	800,00	6				4	3	4	4	5	20	5	4	1	4	3	3	6	6	70	4	6	3	23	42



Parque cerrado en Minas, durante un suministro de carbón.

LA INICIACION DE UNA ETAPA. Puede apreciarse el interés que el concurso despertó en el público de las ciudades del interior.



CONCURSO DE GASOGENOS

		A U T O S																									
BOLSAS DE 15 Kg. ENTREGADAS EN:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
	PASO DE LA ARENA	3	4	3	4	4	4	4	3	6	3	2	4	4	4	3	3	3	4	4	3	5	4	6	3		
	SAN JOSE	4	2	4	3	2	3	3	3	2	4	2	2	3	3	3	3	4	2	4	3	2	1	2	2		
	COLONIA	333	3	2	2	1	1	2	2	3	1	2	4	4	2	1	2	1	2		2	2	2	2	1		
	CARMELO	2	2	3	3	3	5	3	3	2	3	2	2	2	2	3	4	2	3	2	3	2	2	4	3		
	MERCEDES	4	4	2	3	3	4	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	4	4	5	3	3	2	5	2		
	PAYSANDU	6	5	6	5	5	7	5	5	5	4	3	9	7	6	7	6	6	5	8	8	8	5	7	5		
	DURAZNO	2	4	4	7	4	6	5	5	4	5	3	6	5	5	4	4	5	5		3	7	3	6	3		
	CANELONES	3	7	4	4	5	4	5	4	6	5	3	1	3	3	3	2	5	4	7	4	6	3	6	2		
	MINAS	3	6	3	5	3	4	3	4	4	6	3	4	4	5	4	6	4	3	6	3	3	3	5	4		
	ROCHA	2	1			1	3	2	1	3		1	2		3		1	2	3	4	2	3	1	3	1		
MALDONADO	3	5	4	6	3	5	4	4	4	6	2	4	4	4	3	3	4	3	4	2	6	3	5	3			
TOTAL DE Kg. ENTREGADOS DURANTE LA PRUEBA		530	645	525	485	510	690	595	555	630	600	375	615	630	615	510	535	600	570	660	540	675	435	761	435		
SOBRANTE		34.900	17	41	15	16.900	16	23.500	34.750	41.500	28.500	15	35	32	17.500	25.750	18	19	14	80	18.750	24	22.500	17.500	18		
COMBUSTIBLE CONSUMIDO Kg.		495.500	628	484	450	493.500	674	561.500	520.250	588.500	571.500	360	580	598	597.500	484.250	545	581	596	580	521.250	651	412.500	743.750	425		

TIEMPO NEUTRALIZADO PARA CONSUMOS	2935.57	27.20.21	2435.00	18.35.00	29.48.53	27.25.28	25.48.59	26.16.49	28.00.48	27.38.48	24.01.49	25.49.14	26.11.42	24.55.56	28.08.05	26.36.12	25.06.19	28.45.09	27.19.08	25.49.05	27.43.47	26.21.36	25.26.55	29.18.45	
RECORRIDO EN KM. EQUIVALENTE AL TIEMPO NEUTRALIZADO (ART. 22)	299	273	249	186	298	274	258	262	290	279	240	258	261	249	280	266	250	287	273	238	277	263	254	281	
RECORRIDO TOTAL	1.876	1.850	1.826	1.370	1.875	1.851	1.835	1.839	1.887	1.856	1.817	1.833	1.838	1.826	1.857	1.843	1.827	1.864	1.850	1.815	1.854	1.840	1.831	1.868	

CONSUMO EN GRS. POR KILOMETRO	264	339	265	326	262	364	305	282	315	307	198	316	325	327	280	295	318	298	313	287	351	224	406	227	
-------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--

CONSUMO BASE (ART. 22)	243	216	227	260	245	231	220	224	233	231	205	248	280	230	202	253	280	247	250	228	237	193	307	190	
EXCESO DE CONSUMO	21	123	38	68	17	133	85	58	82	76	0	70	45	97	58	42	98	51	63	59	114	31	99	37	
PUNTOS PERDIDOS POR EXCESO DE CONSUMO	10	61	19	34	8	66	42	29	41	38	0	35	22	48	29	21	49	25	31	29	57	15	49	18	

* Kg. de leña entregados



CONTROL EN DOLORES. — El Director de las pruebas, Ing. Pedro Maissonave, con los miembros de la Comisión de Gasógenos Ing. Cardoso Guani y Srs. Palma y Ferrere, y con el delegado de la Intendencia de Montevideo, Ing. Arigón.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE CAMIONES

26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
7	888*	7	7	1.000*	6	8	6	8	7
4			3		5	3	6	4	3
2			1		3	2		4	4
			7		4	4	4	4	2
6			5		4	3	4	5	3
8			7		10	6	8	6	6
7	888*		3	1000*	10	5	6	10	3
5			5		8	6	4	6	7
3			2		5	3	5	3	6
						3	3		3
6			4		8	4	4	6	4
700	1778		660	2000	945	675	750	810	720
31	781		72.000	720	60.000	22.000	69.000	61.000	68.000
689	995		587.000	12.800	884.000	632.000	680.000	748.000	651.000

29.01.49	30.32.43		25.16.58	25.49.00	22.38.00	28.28.12	27.33.02	24.09.37	26.19.28
290	385		257	258	226	264	275	241	263
1867	1892		1829	1835	1803	1841	1852	1818	1840

350	528		321	697	490	354	367	412	354
-----	-----	--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

388	665		376	715	392.8	390.4	382.8	394	384.6
0	0		0	0	97.2	0	0	18	0
0	0		0	0	48	0	0	9	0



Aprovisionamiento de carbón en Durazno. - Todo el combustible, de características tipificadas, fué suministrado por la Ancap.

CONCURSO DE GASOGENOS

COMPUTO GENERAL DE LA PRUEBA

	A U T O S																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1ª ETAPA																								
PUNTOS 1ª ETAPA	17.5	29.37	20.12	106.66	12.00	104.37	28.37	11.75	25	23.75	53.62	61.75	74.12	53.50	36.87	30.25	58.12	30.75	22.37	21	37	38.12	54.75	332.87
CLASIFICACION 1ª ETAPA	3º	10º	4º	23º	2º	22º	9º	1º	8º	7º	17º	20º	21º	16º	13º	11º	19º	12º	6º	5º	14º	15º	18º	24º
2ª ETAPA																								
PUNTOS 2ª ETAPA	9.15	40.37	68.12	101.66	112.00	275.37	131.37	17.75	54	73.75	136.62	96.75	95.12	141.5	252.87	66.25	41.12	63.75	43.37	50	75	80.12	107.75	93.87
CLASIFICACION 2ª ETAPA	13º	2º	9º	17º	19º	24º	20º	1º	6º	10	21º	16º	15º	22º	23º	8º	3º	7º	4º	5º	11º	12º	18º	14º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 2ª ETAPA	109.00	69.74	88.24	210.32	124.00	379.74	159.74	29.50	79	97.50	190.24	158.50	169.24	195.00	289.74	96.50	99.24	94.50	65.74	71	112	118.24	162.50	426.74
CLASIFICACION HASTA 2ª ETAPA	11º	3º	6º	21º	14º	23º	16º	1º	5º	9º	19º	15	18º	20º	22º	8º	10º	7º	2º	4º	12º	13º	17º	24º
3ª ETAPA																								
PUNTOS 3ª ETAPA	20.5	24.37	13.12	32.66	13.00	112.37	19.37	15.75	53	20.75	60.62	58.75	31.12	52.5	39.87	28.25	22.12	21.75	18.37	15	24	32.12	26.75	14.87
CLASIFICACION 3ª ETAPA	8º	13º	2º	18º	1º	24º	7º	5º	21º	9º	23º	22º	16º	20º	19º	15º	11º	10º	6º	4º	12º	17º	14º	3º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 3ª ETAPA	129.50	94.11	101.36	242.98	137.00	492.11	179.11	45.25	132	118.25	250.86	217.25	200.36	247.50	329.61	124.75	121.36	116.25	84.11	86	136	150.36	189.25	441.61
CLASIFICACION HASTA 3ª ETAPA	10º	4º	5º	19º	13º	24º	15º	1º	11º	7º	21º	18º	17º	20º	22º	9º	8º	6º	2º	3º	12º	14º	16º	23º
4ª ETAPA																								
PUNTOS 4ª ETAPA	24.5	53.37	13.12	27.66	14.00	52.37	33.37	15.75	22	36.75	55.62	26.75	152.12	49.5	52.87	21.25	26.12	21.75	61.37	19	31	23.12	119.75	60.87
CLASIFICACION 4ª ETAPA	9º	19º	1º	12º	2º	17º	14º	3º	7º	15º	20º	11º	24º	16º	18º	5º	10º	6º	22º	4º	13º	8º	23º	21º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 4ª ETAPA	154.00	147.48	114.48	270.64	151.00	544.48	214.48	61.00	154	155.00	306.48	244.00	352.48	297.00	382.48	146.00	147.48	138.00	145.48	105	167	173.48	309.00	502.48
CLASIFICACION HASTA 4ª ETAPA	10º	7º	3º	16º	2º	24º	15º	1º	10º	12º	19º	17º	21º	18º	22º	6º	8º	4º	5º	2º	13º	14º	20º	23º
5ª ETAPA																								
PUNTOS 5ª ETAPA	14.5	107.37	12.12	89.66	13.00	75.37	25.37	14.75	40	40.75	120.62	28.75	30.12	66.50	55.87	38.25	25.12	19.75	33.37	23	29	47.12	114.75	191.87
CLASIFICACION 5ª ETAPA	2º	21º	1º	20º	4º	19º	8º	3º	14º	15º	23º	9º	11º	18º	17º	13º	7º	5º	12º	6º	10º	16º	22º	24º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 5ª ETAPA	168.50	254.85	126.60	360.30	166.00	619.85	239.85	75.75	194	195.75	427.10	272.75	382.60	363.50	438.35	184.25	172.60	157.75	170.85	128	196	220.60	423.75	694.35
CLASIFICACION HASTA 5ª ETAPA	6º	15º	2º	17º	5º	23º	14º	1º	10º	11º	21º	16º	19º	18º	22º	9º	7º	4º	8º	3º	12º	13º	20º	24º
6ª ETAPA																								
PUNTOS 6ª ETAPA	38.5	28.37	14.12	43.66	31.00	57.37	21.37	14.75	32	64.75	90.62	19.75	91.12	46.50	39.87	38.25	60.12	30.75	39.17	16	34	33.12	62.75	72.87
CLASIFICACION 6ª ETAPA	13º	6º	1º	10º	8º	18º	5º	2º	9º	21º	23º	3º	24º	17º	15º	12º	19º	7º	14º	4º	11º	10º	20º	22º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 6ª ETAPA	207.00	283.22	140.72	403.96	197.00	677.22	261.22	90.50	226	260.50	517.72	288.50	473.72	410.00	478.22	222.50	232.72	188.50	218.22	144	230	253.72	486.50	767.22
CLASIFICACION HASTA 6ª ETAPA	6º	15º	2º	17º	5º	23º	4º	1º	9º	13º	22º	16º	19º	18º	20º	8º	11º	4º	7º	3º	10º	12º	21º	24º
7ª ETAPA																								
PUNTOS 7ª ETAPA	59.50	101.37	72.12	Abandonó	14.00	155.37	129.37	24.75	92	98.75	218.62	91.75	142.12	251.50	114.87	131.25	59.12	102.75	29.37	42	204	176.12	186.75	196.87
CLASIFICACION 7ª ETAPA	6º	11º	7º	Abandonó	1º	17º	14º	2º	9º	10º	22º	8º	16º	23º	13º	15º	5º	12º	3º	4º	21º	18º	19º	20º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 7ª ETAPA	266.50	364.59	212.84	Abandonó	211.00	832.59	399.59	115.25	318	398.25	736.34	380.25	615.84	661.50	593.09	353.75	291.84	291.25	247.50	166	434	429.84	673.25	964.09
CLASIFICACION HASTA 7ª ETAPA	6º	13º	4º	Abandonó	3º	22º	14º	1º	9º	11º	21º	12º	18º	19º	17º	10º	8º	7º	5º	2º	16º	15º	20º	23º
8ª ETAPA																								
PUNTOS 8ª ETAPA	17.5	59.37	14.12		18.00	45.37	19.37	14.75	22	18.75	68.62	27.75	50.12	56.50	58.87	40.25	30.12	22.75	28.37	18	21	42.12	72.75	113.87
CLASIFICACION 8ª ETAPA	3º	20º	1º		4º	16º	7º	2º	9º	6º	21º	11º	17º	18º	19º	14º	13º	10º	12º	4º	8º	15º	22º	23º
PUNTOS ACUMULADOS HASTA 8ª ETAPA	284.00	443.96	226.96		229.00	877.96	408.96	130.00	340	378.00	804.96	408.00	665.96	718.00	651.96	394.00	321.96	314.00	278.96	204	455	471.96	746.00	1,077.96
CLASIFICACION HASTA 8ª ETAPA	6º	14º	3º		4º	22º	13º	1º	9º	10º	21º	12º	18º	19º	17º	11º	8º	7º	5º	2º	15º	16º	20º	23º
TOTAL DE PUNTOS PERDIDOS	284.00	444.00	227.00		229.00	878.00	410.00	130.00	340.00	378.00	805.00	408.00	666.00	718.00	652.00	394.00	322.00	314.00	276.00	204.00	455.00	472.00	746.00	1,078.00
CLASIFICACION FINAL DEL CONCURSO	6º	14º	3º		4º	22º	13º	1º	9º	10º	21º	12º	18º	19º	17º	11º	8º	7º	5º	2º	15º	16º	20º	23º

C A M I O N E S									
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
9.50	9.12		11.75	39.00	66.87	9.12	7.37	22.75	6.25
5º	3º	Abandonó	6º	8º	9º	3º	1º	7º	2º
14.50	33.12		10.75	34.00	53.87	22.12	15.37	29.75	14.25
3º	7º		1º	8º	9º	5º	4º	6º	2º
24.00	42.24		22.50	73.00	122.74	31.24	22.74	52.50	22.50
4º	6º		1º	8º	9º	5º	3º	7º	1º
9.50	17.12		11.75	10.00	17.87	12.12	16.37	13.75	14.25
1º	8º		3º	2º	9º	4º	7º	5º	6º
33.50	59.36		34.25	63.00	140.61	43.36	39.11	68.25	36.75
1º	6º		2º	8º	9º	5º	4º	7º	3º
28.50	17.12		10.75	19.00	65.87	13.12	12.37	20.75	11.25
8º	5º		1º	6º	9º	4º	3º	7º	2º
62.00	76.48		45.00	102.00	206.48	56.48	51.48	87.00	48.00
5º	6º		1º	8º	9º	4º	5º	7º	2º
11.50	12.12		9.75	10.00	39.87	14.12	8.37	18.75	11.25
5º	6º		2º	3º	9º	7º	1º	8º	4º
73.50	88.60		54.75	112.00	246.35	70.60	59.85	105.75	59.25
4º	6º		1º	8º	9º	5º	3º	7º	2º
8.50	18.12		9.75	12.00	17.87	12.12	13.37	19.75	6.25
2º	8º		3º	4º	7º	5º	6º	9º	1º
82.00	106.72		64.50	124.00	264.22	82.72	73.22	125.50	65.50
4º	6º		1º	7º	9º	5º	3º	8º	2º
9.50	11.12		9.75	27.00	87.87	11.12	18.37	55.75	14.25
1º	3º		2º	7º	9º	3º	6º	8º	5º
91.50	117.84		74.25	151.00	352.09	93.84	91.59	181.25	79.75
3º	6º		1º	7º	9º	5º	4º	8º	2º
19.50	36.12		10.75	9	37.87	20.12	15.37	13.75	11.25
6º	8º		2º	1º	9º	7º	5º	4º	3º
111.00	133.96		85.00	160.00	389.96	113.96	106.96	195.00	91.00
3º	6º		1º	7º	9º	5º	4º	8º	2º
111.00	154.00		85.00	160.00	390.00	114.00	107.00	195.00	91.00
4º	6º		1º	7º	9º	5º	3º	8º	2º



El señor Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. Javier Mendivil, en la distribución de premios.



El Presidente de la Comisión de Gasógenos, Ing. Félix de Medina, iniciando el acto de la distribución de premios.

